

Caso sobre violaciones graves a los derechos humanos por no garantizarse el derecho humano a una movilidad integral, al no satisfacerse las necesidades de desplazamiento de la población del Estado de Nuevo León.

Autoridad responsable: Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León.

Derechos humanos vulnerados:

- A la movilidad.
- A una vida digna.
- Al mínimo vital.
- A la salud.
- A la educación.
- Al trabajo.
- Al descanso y la recreación.
- A la información.
- De las mujeres a una vida libre de violencia.
- De las personas en situaciones de discapacidad.
- De las personas adultas mayores.
- De las niñas, niños y adolescentes.
- A la legalidad.
- A la dignidad.
- A una buena administración pública.

Monterrey, Nuevo León, a 27 de mayo de 2024

Lic. José Manuel Valdez Gaytán,
Director General del Instituto de Movilidad
y Accesibilidad de Nuevo León.

Visto: para concluir los expedientes de queja CEDH-2023/159/01, CEDH-2023/208/01, CEDH-2023/210/01, CEDH-2023/322/01, CEDH-2023/453/01, CEDH-2023/454/01, CEDH-2023/859/01, CEDH-2023/1171/01, CEDH-2023/1323/01, CEDH-2023/1479/01, CEDH-2023/2030/01, CEDH-2023/2096/01, CEDH-2023/2476/01, CEDH-2023/2529/01, CEDH-2024/309/01, CEDH-2024/405/01, CEDH-2024/406/01 y CEDH-2024/419/01.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el contenido de dichas quejas gira en torno a un hecho general que afecta a toda la comunidad neolonesa,¹ como es la problemática de la movilidad que se sufre en el Estado, lo cual es un hecho notorio e indubitable,² la presente determinación tendrá dos finalidades fundamentales:

- Por un lado, resolver los casos concretos, materializados a través de los expedientes de queja mencionados inicialmente; y,
- A la vez, impulsar, a través de los puntos recomendatorios, políticas públicas que tengan por objeto que las instancias locales, en sus respectivos ámbitos de competencia, procedan a llevar a cabo, de manera coordinada, una serie de acciones, estrategias y líneas de acción, tendentes a resolver, de fondo, esta problemática y no solo mediante acciones meramente paliativas, teniendo en cuenta que se trata de una materia concurrente.

Por tal motivo, lo que procede es emitir una recomendación de carácter general, ya que conforme a la fracción III del artículo 83 del Reglamento Interno de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León, esta es, precisamente, una de las causas para concluir los expedientes de queja y la naturaleza del asunto así lo requiere, lo que es congruente con el Sistema de Protección No Jurisdiccional de los Derechos Humanos instituido en el Estado mexicano, pues, basta señalar, como ejemplo, que la Comisión Nacional de los Derechos Humanos también emite recomendaciones generales, lo que implica que las facultades y atribuciones de este tipo de organismos deben entenderse en clave armónica con todo el sistema y no de manera aislada.

Es importante señalar que, si bien esta Comisión está consciente de que el problema de la movilidad se ha gestado durante varios años, incluso con antelación

¹ Ya que afecta tanto a la comunidad que vive y transita en el área metropolitana, como a los municipios que no pertenecen a esta.

² Dado que su existencia es conocida por todas o casi todas las personas que forman parte de la comunidad neolonesa, ya que no hay duda, ni discusión sobre su existencia.

a la presente Administración Pública Estatal, encabezada por el actual titular del Poder Ejecutivo Local, también ha advertido que la gestión de este problema no ha sido la más adecuada, por las razones que se detallarán a lo largo de esta determinación.

Conforme a lo expuesto, lo que procede es emitir una recomendación general, atento lo previsto en los artículos 1 y 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 3 y 161 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como el 3 y 15, fracción VIII, de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León.

En tal sentido, debe indicarse que las determinaciones que emite este Organismo se centran en el respeto y garantía de los derechos humanos contemplados en el derecho interno e internacional, así como en las interpretaciones evolutivas y progresivas que realizan los organismos nacionales e internacionales, a partir de los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, progresividad y *pro persona*.³

Vale la pena aclarar que esta resolución no excluye, ni afecta el ejercicio de otros derechos o medios de defensa, ni interrumpe los plazos de preclusión o prescripción y tampoco tiene el efecto de anular, modificar o dejar sin efectos las resoluciones o actos en contra de los cuales se hubiese presentado alguna otra queja o denuncia.⁴

Es pertinente mencionar que, en cuanto a las evidencias recabadas, solo se hará referencia a las constancias relevantes en atención a su viabilidad para acreditar los hechos expuestos.

Cabe señalar que el análisis de los hechos y de las constancias se realizará teniendo en cuenta los principios de la lógica y la experiencia, como lo prevé el

³ Previstos en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

⁴ Como lo señalan los artículos 32 y 46 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León.

artículo 41 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León.

Para mejor comprensión deberá tenerse en cuenta el siguiente glosario e índice:

Glosario

Camión/unidad de transporte:	Vehículo de pasajeros
Concesión:	Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual se confiere a una persona física o moral la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado
Concesionario:	Persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por el Instituto de Movilidad y Accesibilidad, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros
Constitución Federal:	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
Constitución Local:	Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León
Contrato Administrativo de Operación:	Instrumento jurídico a través del cual el Ejecutivo del Estado, por sí o a través del Instituto de Movilidad y Accesibilidad contrata los servicios de operación de una o más unidades para la prestación del servicio público de transporte en las rutas que le sean asignadas. La contraprestación podrá ser establecida en modalidad de pago por kilómetro recorrido,

Glosario

	kilómetro recorrido-pasajero, o por día de servicio
Convención Americana:	Convención Americana sobre Derechos Humanos
Desplazamiento/ traslado/ Viaje:	Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecido, con un propósito determinado, en cualquier modo de movilidad
Encuesta Ciudadana:	Encuesta de Percepción Ciudadana "Así Vamos 2023"
Factor de riesgo:	Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito
Instituto:	Instituto de Movilidad y Accesibilidad, autoridad rectora en la materia
Itinerario:	Recorrido que debe hacer un vehículo de transporte público de pasajeros en las comunicaciones viales, entre los puntos extremos e intermedios que fije la concesión o permiso
Ley General de Movilidad:	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
Ley de Movilidad:	Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León
Modalidad:	Los diversos tipos de servicio de transporte de personas y bienes con determinadas características en sus flotillas, itinerarios y horarios
Movilidad:	El derecho humano a realizar el efectivo desplazamiento de pasajeros

Glosario

- Paradas:** Lugar donde obligatoriamente se detienen los camiones para realizar solo labores de ascenso y descenso de pasajeros
- Prestador:** Prestador de servicio de transporte público
- Ruta:** Flotilla de transporte público de pasajeros en un itinerario y modalidad específica
- SETME:** Servicio de Transporte Metropolitano
- SETRA:** Servicio Tradicional de Transporte
- Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causa la muerte o lesiones de alguno de los involucrados, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o se causen daños materiales
- Sistema Único de Peaje:** Sistema de cobro electrónico de la tarifa por los servicios de transporte público de pasajeros del SETRA que será compatible con el sistema de peaje del SETME
- Tarifa/costo/peaje:** Costo del pasaje a las personas usuarias, por el uso de las diversas modalidades de transporte público de pasajeros
- Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas
- Transporte público:** Es el medio de traslado que se ofrece al público en general de forma continua, uniforme,

Glosario

de pasajeros/ transporte público colectivo: regular, permanente e ininterrumpida, y sujeta a horarios establecidos y criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos

Persona Usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de transporte público

ÍNDICE

1. HECHOS.....	15
2. EXPEDIENTES DE QUEJA	16
2.1. EXPEDIENTE CEDH-2023/159/01	16
2.2. EXPEDIENTE CEDH-2023/208/01	17
2.3. EXPEDIENTE CEDH-2023/210/01	18
2.4. EXPEDIENTE CEDH-2023/322/01	19
2.5. EXPEDIENTE CEDH-2023/453/01	20
2.6. EXPEDIENTE CEDH-2023/454/01	21
2.7. EXPEDIENTE CEDH-2023/859/01	21
2.8. EXPEDIENTE CEDH-2023/1171/01	23
2.9. EXPEDIENTE CEDH-2023/1323/01	23
2.10. EXPEDIENTE CEDH-2023/1479/01	24

2.11. EXPEDIENTE CEDH-2023/2030/01	26
2.12. EXPEDIENTE CEDH-2023/2096/01	26
2.13. EXPEDIENTE CEDH-2023/2476/01	27
2.14. EXPEDIENTE CEDH-2023/2529/01	28
2.15. EXPEDIENTE CEDH-2024/309/01	28
2.16. EXPEDIENTE CEDH-2024/405/01	29
2.17. EXPEDIENTE CEDH-2024/406/01	30
2.18. EXPEDIENTE CEDH-2024/419/01	30
3. RESUMEN DE LAS PROBLEMÁTICAS DENUNCIADAS	31
3.1. Con relación a la frecuencia de paso de las Unidades de Transporte Público Colectivo	31
3.2. Con relación a la infraestructura de las Unidades de Transporte Público Colectivo	32
3.3. Con relación a los traslados en las Unidades de Transporte Público Colectivo	32
3.4. Con relación a las personas operadoras de las Unidades de Transporte Público Colectivo.....	33
3.5. Con relación a los reportes en la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo	34
4. PRUEBAS	34
4.1. Solicitudes de informes	34

4.2. Primer informe de gobierno 2021-2022.....	36
4.3. Segundo informe de gobierno 2022-2023.....	37
4.4. Encuesta Ciudadana.....	37
4.5. Notas informativas relacionadas con la problemática de la movilidad que se vive en el Estado.....	38
5. MARCO JURÍDICO.....	69
5.1. Sobre el derecho a la movilidad.....	69
5.2. Sobre la relación del derecho humano a la movilidad con otros derechos humanos.....	80
5.2.1. A la igualdad y no discriminación.....	80
5.2.2. A la educación.....	82
5.2.3. Al trabajo, a un nivel de vida adecuado, al descanso y al disfrute de tiempo libre.....	83
5.2.4. A la información.....	86
5.2.5. Al reconocimiento a la personalidad jurídica, la seguridad personal y otros derechos.....	87
5.2.6. El derecho a la salud.....	89
5.2.7. La dignidad como principio y como regla jurídica.....	91
5.2.8. Sobre el derecho al mínimo vital.....	94
5.3. Sobre los grupos de atención prioritaria.....	96
5.3.1. Sobre las niñas, niños y adolescentes.....	97

5.3.2. Sobre las personas en situación de discapacidad	98
5.3.3. Sobre las personas adultas mayores.....	99
5.3.4. Sobre las mujeres	100
5.4. Sobre el derecho humano a una buena administración pública.....	103
6. CONSIDERACIONES PRELIMINARES.....	105
6.1. Sobre el sistema de transporte público en Nuevo León.....	106
6.2. Índices de crecimiento poblacional y la expansión de la mancha urbana en Nuevo León.....	111
6.3. Accidentes en vías de tránsito, principal causa de mortalidad de la niñez y la juventud en todo el mundo, así como en Nuevo León	116
6.4. Retos a corto plazo	123
6.4.1. Nearshoring (Tesla).....	123
6.4.2. Nuevo León como sede de la Copa Mundial 2026	126
7. ESTUDIO DE FONDO.....	128
7.1. Introducción.....	128
7.1.1. Sobre los derechos de las personas usuarias del Sistema de Transporte Público	128
7.1.2. Sobre las obligaciones para las personas prestadoras del Servicio de Transporte Público.....	130
7.1.3. Sobre los requisitos que deben de cumplir las personas operadoras de los camiones.....	132

7.1.4. Sobre las condiciones y principios que rigen el Sistema de Servicio Público.....	132
7.2. Planteamientos de queja.....	136
7.2.1. Problemáticas relacionadas con la frecuencia de paso de las Unidades de Transporte Público Colectivo	137
7.2.2. Problemáticas relacionadas con la infraestructura de las Unidades de Transporte Público Colectivo	137
7.2.3. Problemáticas relacionadas con los traslados en las Unidades de Transporte Público Colectivo	138
7.2.4. Problemáticas relacionadas con las personas operadoras de las Unidades de Transporte Público Colectivo	138
7.2.5. Problemáticas relacionadas con la falta de seguimiento a los reportes por negligencia en la prestación del servicio de transporte público colectivo	139
7.3. Delimitación del análisis.....	139
7.4. Hechos demostrados	139
7.5. Análisis realizado a la Encuesta Ciudadana	146
7.5.1. Desarrollo Social y Económico	147
7.5.2. Desarrollo Sustentable.....	153
7.5.3. Seguridad y Justicia.....	173
7.5.4. Gobierno	175
7.6. Análisis relacionado con el primer y segundo informe de gobierno.....	175

7.7. Violaciones al derecho humano a la movilidad y a otros derechos, al no garantizar la satisfacción de las necesidades de traslado de las personas usuarias en el Estado de Nuevo León	177
8. DECLARACIÓN DEL PERSONAL DEL SERVICIO PÚBLICO QUE SE CONSIDERA VULNERÓ EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD	191
9. DECLARACIÓN DE VIOLACIONES GRAVES A LOS DERECHOS HUMANOS	198
10. REPARACIÓN INTEGRAL	205
10.1. Medidas de satisfacción	206
10.1.1. Disculpa pública	206
10.1.2. Procedimientos de responsabilidad administrativa	209
10.1.3. Anexar copias certificadas de la Recomendación a los expedientes administrativos de las personas del servicio público reconocidas como responsables.	210
10.1.4. Colaborar con la Fiscalía General de Justicia del Estado y otras autoridades	210
10.1.5. Difusión de la recomendación.....	211
10.2. Medidas de no repetición	212
10.2.1. Establecer un Plan Estatal de Movilidad que satisfaga las necesidades de desplazamiento de la población.....	212
10.2.2. Elaboración y difusión de protocolos de actuación	213
10.2.3. Unificación de sistemas de pago	217

10.2.4. Infografía de los derechos de las personas usuarias.....	218
10.2.5. Programa de prevención y disminución de factores de riesgo.....	218
10.2.6. Capacitación	221
10.2.7. Publicitación y difusión de la información obtenida por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial	222
10.2.8. Publicitación y difusión de las acciones de mejora propuestas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad	222
10.2.9. Publicación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial..	222
10.2.10. Coordinaciones interinstitucionales.....	223
10.2.11. Aplicación, publicación y difusión de resultados de encuestas en materia de movilidad.....	224
10.2.12. Publicación y difusión de indicadores en materia de movilidad	225
10.2.13. Instalación de un Sistema de Posición Satelital (GPS) y cámaras de videovigilancia en las Unidades de Transporte Público	225
10.2.14. Participación en mesas de trabajo sobre movilidad.....	226
11. LLAMADOS ESPECIALES.....	227
11.1. Al Poder Ejecutivo del Estado	227
11.2. A diversas instancias de la Administración Pública Estatal.....	227
11.3. A los cincuenta y un municipios del Estado de Nuevo León.....	228
11.4. A la Fiscalía General de Justicia del Estado De Nuevo León	228
11.5. Al Tribunal Superior de Justicia del Estado De Nuevo León.....	228

12. EXHORTO AL INSTITUTO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DEL ESTADO	228
13. PUNTOS RECOMENDATORIOS.....	230
Primero. Disculpa pública.	230
Segundo. Vista a la autoridad competente para que inicie los procedimientos de responsabilidad administrativa.....	230
Tercero. Anexar copias certificadas de la Recomendación a los expedientes administrativos de las personas del servicio público reconocidas como responsables.....	230
Cuarto. Colaboración con la Fiscalía General de Justicia del Estado.....	231
Quinto. Difusión de la Recomendación.....	231
Sexto. Plan Estatal de Movilidad.....	232
Séptimo. Elaboración y difusión de protocolos de actuación.....	232
Octavo. Unificación de Sistemas de Pago.....	232
Noveno. Programa de prevención y disminución de factores de riesgo.....	233
Décimo. Infografía de los derechos de las personas usuarias.....	233
Décimo primero. Capacitaciones.....	233
Décimo segundo. Publicitación y difusión de la información obtenida por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.....	234
Décimo tercero. Publicitación y difusión de las acciones de mejora propuestas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad.....	234

Décimo cuarto. Publicación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial	234
Décimo quinto. Coordinaciones interinstitucionales	235
Décimo sexto. Aplicación, publicitación y difusión de los resultados de encuestas en materia de movilidad	235
Décimo séptimo. Difusión de indicadores en materia de movilidad	235
Décimo octavo. Instalación de un Sistema de Posición Satelital (GPS) y cámaras de videovigilancia en las Unidades de Transporte Público	236
Décimo noveno. Participación en mesas de trabajo sobre movilidad	236
Vigésimo. Colaboración con la Comisión Ejecutiva Estatal de Atención a Víctimas.	236
14. NOTIFICACIONES	237

1. HECHOS

Los hechos que se analizarán en esta determinación están relacionados con los problemas de movilidad que día a día sufren las personas que residen y transitan en el Estado de Nuevo León, particularmente, en la zona metropolitana, centrándonos, por el momento, en el denominado Servicio Tradicional de Transporte (SETRA) e incluyendo, además, las unidades del Servicio de Transporte Metropolitano (SETME) que se encuentran bajo la administración del Estado -mediante la celebración de contratos-, las cuales operan bajo la modalidad de pago por kilómetro.

Para esta Comisión, es un hecho notorio que el tema de movilidad se ha ido agravando con el paso del tiempo, lo que incide no solo en la vulneración de este

derecho, ya que, derivado de ello, se transgreden, a la vez, otros derechos humanos, como los relativos a una vida digna, al mínimo vital, a la educación, al trabajo, así como al descanso y a la recreación, por poner unos ejemplos.

De allí la relevancia de realizar un análisis puntual⁵ y llevar a cabo pronunciamientos concretos y específicos para que la autoridad responsable establezca mecanismos y acciones tendentes a resolver este complejo problema a corto, mediano y largo plazo, mediante la implementación de planes estratégicos que tengan como finalidad optimizar la prestación de este importante servicio público.

Cabe señalar que, si bien se abordan problemáticas específicas derivadas de los expedientes mencionados, se encuentran en trámite otros expedientes que ameritan un pronunciamiento particular y específico, dada la relevancia de esos casos por haberse transgredido los derechos a la integridad personal o a la vida.

2. EXPEDIENTES DE QUEJA

2.1. EXPEDIENTE CEDH-2023/159/01

Este expediente se apertura con la queja formulada por V1, mediante comparecencia de veintiocho de enero de dos mil veintitrés.⁶ Cabe señalar que, de los hechos expuestos, se desprende lo siguiente:

- Desde agosto de dos mil veintidós, se ha quejado de las rutas 220, 232 y 130, haciendo reportes vía telefónica sin que se le haya dado solución;
- A raíz de la pandemia COVID-19, la ruta 130 suspendió el uso del clima; sin embargo, al quitarse las medidas no lo reestablecieron, generando en las temporadas de calor, traslados insoportables, que casi generan golpes de calor;

⁵ En la medida de lo posible, porque el Instituto no rindió los informes con la información que se le solicitó.

⁶ Acta Circunstanciada de queja por comparecencia, del 28 de enero de 2023

- La quejosa refirió un servicio pésimo y maltrato de las personas operadoras, dado que trasladarse a su empleo en ocasiones le toma más de tres horas, puesto que no se detienen a subir a las personas que esperan en las paradas a pesar de tener espacio;
- Los choferes conducen a exceso de velocidad, poniendo en riesgo a las personas que se transportan; por tal motivo, considera que no están bien capacitados; mantienen una actitud grosera y poco empática, ya que al marcarles la parada se detienen donde ellos quieren;
- Los camiones no son suficientes para la población que los requiere;
- Los problemas antes mencionados le han generado ansiedad, estrés y depresión al preocuparse todos los días por no llegar a tiempo a su trabajo, siendo afectada en su economía, al verse obligada a tomar taxi como solución.

2.2. EXPEDIENTE CEDH-2023/208/01

Este expediente se inició de oficio el día nueve de febrero de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Esperan hasta una hora Rutas 202, 203 y 155”,⁷ de la que se desprende lo siguiente:

- Las personas usuarias de las rutas referidas esperan hasta una hora en la Avenida Manuel Ordoñez en el municipio de Santa Catarina, por una unidad dado que al ser pocas, no se dan abasto para cubrir la demanda de cientos de personas;
- En ocasiones tienen que optar por caminar largas distancias, dado el largo tiempo de espera o, en el peor de los casos, gastan más dinero al tener que tomar taxi;

⁷ Dada a conocer a través del medio de comunicación “Las Noticias Televisa Monterrey”.

- Están cansados del pésimo servicio de las rutas; se han quejado, pero no han recibido soluciones;
- Han manifestado en redes sociales que pongan cartas en el asunto;
- Una persona entrevistada externó que:

“los prediales no paran, tenemos que pagar, y es el ciudadano quien sufre las consecuencias”.

- La problemática del transporte urbano constituye una afecta el tiempo y el dinero para el diario vivir de las personas.

2.3. EXPEDIENTE CEDH-2023/210/01

Este expediente se abrió de oficio el nueve de febrero de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Luchan usuarios para abordar la ruta 113”,⁸ de la cual se deriva lo siguiente:

- Hay un mal servicio dada la falta de camiones, lo que se agrava con las condiciones climatológicas de frío y llovizna, pues en esa temporada esperan a, aproximadamente, diez grados centígrados y al ver una unidad deben hacer todo lo posible por abordarla;
- Uno de los entrevistados refirió que:
“En esta parada de camiones el que no corre vuela”.
- Es muchísima la gente y muy pocos los camiones; surgen problemáticas entre las personas al no respetarse una fila, pues corren y se “avorazan” para subirse, dado que se llenan;

⁸ Dada a conocer a través del medio de comunicación “Las Noticias Televisa Monterrey”.

- La problemática es diaria, puesto que siempre van llenos y la gente llega a empujarse con tal de subir, ya que, aunque se haga una fila, no todos pueden irse;
- No tienen alternativas de transporte, porque, aunque pasan taxis, también se hacen largas filas.
- El servicio de transporte público en Monterrey está totalmente rebasado, pareciera que “practican deportes extremos” para poder abordar al camión.

2.4. EXPEDIENTE CEDH-2023/322/01

Este expediente se inició de oficio el veinticuatro de febrero de dos mil veintitrés, debido a la nota informativa titulada “Denuncian falta de camiones de Ruta 403 de Metrobús”,⁹ de la cual se advierte lo siguiente:

- Abordar un camión de la ruta 403 les provoca dolor de cabeza, dado el largo tiempo de espera ante la falta de unidades;
- La concentración de personas usuarias en las paradas se registra desde las primeras horas del día;
- Eliminaron una ruta de la zona y ahora tienen que trasbordar hasta tres veces, lo que antes se hacía con un solo servicio;
- El tiempo de espera de las unidades es de media hora o tres cuartos de hora; por ello buscan que la autoridad los ayude haciendo circular más camiones y mejorando el servicio;
- Las personas usuarias de la ruta referida expresaron que el recorrido de esta es desde la Estación Exposición hacia Infonavit La Joya, saliendo de Avenida

⁹ Dada a conocer a través del medio de comunicación “Las Noticias Televisa Monterrey”.

Juárez, pero que siempre ha presentado retardos, problemas mecánicos y, en general, mal servicio;

- Califican el servicio de transporte público como pésimo, dado que al ser pocas unidades se llenan demasiado, lo que les ocasiona retardos.

2.5. EXPEDIENTE CEDH-2023/453/01

Este expediente se inició de oficio el trece de marzo de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Más de 1 hora tardan en abordar camiones”,¹⁰ de la cual, en suma, se advierte lo siguiente:

- Las personas usuarias solicitan un transporte digno, al cual no tienen acceso, pues esperan desde una hora hasta dos para abordar la ruta 90.
- En un recorrido por camión, de avenida Universidad, en el Centro de San Nicolás de los Garza, se observaron filas interminables de pasajeros que esperan alrededor de dos horas a la unidad de la ruta 90 Villas de Alcalá, que los transporta a el municipio de Ciénega de Flores.
- En el mismo punto se hacen dos filas para esperar la unidad, donde se concentran muchísimas personas, entre los que destacan aquellas que pertenecen a grupos en situación de vulnerabilidad, cómo niñas, niños y madres de familia, todas con la desesperación de abordar el camión.
- Solicitaron integrar alguna de las Unidades del Plan Maestro de Movilidad para ya no seguir sufriendo por el pésimo transporte que les ofrecen.

¹⁰ Dada a conocer a través del medio de comunicación “Tv Azteca”.

2.6. EXPEDIENTE CEDH-2023/454/01

Este expediente se inició de oficio el trece de marzo de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Saturan usuarios rutas en el centro”,¹¹ de la cual se advierte lo siguiente:

- Es muy complicado tomar algún camión de las rutas 220 o 222, 232 y 88, en Avenida Cuauhtémoc a la altura de Colón, más en la mañana, pues tales unidades son las más demandadas;
- En ocasiones se hacen dos filas y las personas deben correr para alcanzarlas a abordar, pues el tiempo de espera es de una hora o más, debido a que casi todas las personas usuarias se dirigen a su lugar de trabajo;
- La mayoría se traslada a través de largas distancias: como de Juárez a Ciénega de Flores, así como también hasta San Bernabé, lo que, aunado al retraso de Unidades, provoca que les tome mucho tiempo llegar a su destino;
- Debido al cierre de estaciones de la línea dos del metro, mucho estudiantado se baja en la estación Cuauhtémoc y continúan su recorrido en camión, por lo que abordar en la mañana es “un reto” para cientos de personas.

2.7. EXPEDIENTE CEDH-2023/859/01

Este expediente se inició de oficio el ocho de mayo de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Reclaman usuarios por complicaciones que enfrentan en el transporte, es un desastre, un estrés”,¹² de la cual se advierte lo siguiente:

¹¹ Dada a conocer a través del medio de comunicación “Las Noticias Televisa Monterrey”.

¹² Dada a conocer a través del medio de comunicación “El Norte”.

- Con los cambios realizados por el Estado, existen diferentes sistemas de pago para los camiones, las rutas exprés, el Metro, el Transmetro y la Ecovía, lo que obliga a las personas a traer una tarjeta diferente para cada servicio;
- Resulta “caótica” la reestructura gradual del transporte a las personas usuarias del metro y de la ruta 114, dado que antes de abordar el camión deben tomar sus diferentes tarjetas de pago y verificar su saldo, lo que también provoca retrasos;
- Tienen que recargar una tarjeta en el Oxxo y otra en el metro; además, en ocasiones las maquinas no funcionan, por lo que a veces hasta les toca pagar boleto o buscar una estación donde si funcionen;
- Un usuario refirió que:

“...Hay filas, se te pasan los camiones, es un desastre, un estrés”
- Los usuarios están acostumbrados a pagar en efectivo o con tarjeta feria, pero con la introducción de las nuevas unidades, deben pagar con la tarjeta MIA o Me Nuevo o con la aplicación Urbani, donde recargan saldo y compran viajes;
- La Secretaría de Movilidad les había anunciado que los camiones recientes tendrían un sistema único de pago con la tarjeta MIA o Me Nuevo; sin embargo, algunas unidades cuentan con la terminal de tarjeta feria como la Ruta 108 Exprés;
- Al pagar con la aplicación Urbani, solo disponen de quince minutos para abordar, por lo que, si no llega el camión, pierden el dinero; además, a veces, no funciona el lector o terminal del cobro;
- Se enfrentan, diariamente, a largas filas dada la falta de unidades;
- Actualmente, hay una mezcla de camiones entre los del Estado y los operados por empresarios, donde las unidades adquiridas por el Gobierno provocan confusión, al ser del mismo color, lo que les dificulta identificarlas.

2.8. EXPEDIENTE CEDH-2023/1171/01

Este expediente se inició de oficio el diecinueve de junio de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Detectan a chofer alcoholizado en camión urbano de Ruta 41”,¹³ de la cual se advierte lo siguiente:

- Un chofer de la ruta 41 fue detectado, por elementos de la Secretaría de Seguridad y Vialidad del municipio de Pesquería, conduciendo bajo los efectos del alcohol;
- La Unidad, con placas D1, llevaba pasajeros y pasó por donde se realizaba un operativo antialcohol, ubicado en el Bulevar Rogelio Pérez Arrambide, en el Casco Municipal, donde el chofer identificado como P1, pasó a dictamen y resultó con aliento alcohólico, además de no contar con licencia;
- Apenas hace dos días, un camión de la ruta 306 se había volcado al quedarse sin frenos, destrozando seis vehículos a su paso, resultando alrededor de cuarenta y seis personas lesionadas;
- Las autoridades del municipio de Pesquería refirieron que, para ese momento, ya se tenía registro de cinco accidentes donde participaron camiones de la ruta 41, en los cuales se verificaron dos muertos y treinta y tres lesionados.

2.9. EXPEDIENTE CEDH-2023/1323/01

Este expediente se inició de oficio el cuatro de julio de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Juega camión carreras e impacta puente”,¹⁴ de la cual se advierte lo siguiente:

¹³ Dada a conocer a través del medio de comunicación “El Norte”.

¹⁴ Dada a conocer a través del medio de comunicación “El Norte”.

- Por jugar “carreritas” contra otra unidad urbana, un chofer de la ruta 318 estrelló su Unidad contra un puente peatonal ubicado sobre la Carretera a Laredo, antes de llegar al Libramiento Noreste, provocando trece pasajeros lesionados.
- Una pasajera, identificada como P2, aseguró que el conductor venía desde la Avenida Concordia jugando carreras con un camión de otra ruta;
- Los pasajeros tuvieron que trasladarse por sus propios medios para ser examinados por un médico, dado que, aunque solicitaron auxilio a una patrulla de la Policía de Apodaca, estos les aseguraron que esa zona no les correspondía al ser federal.

2.10. EXPEDIENTE CEDH-2023/1479/01

V2, V3 y V4 presentaron un escrito el veintisiete de julio de dos mil veintitrés, mediante el cual formularon queja por violaciones al derecho humano a la movilidad de las personas en situación de discapacidad, señalando, en el acta circunstanciada¹⁵ que se levantó, lo que a continuación se resume:

- Todos los días ellos y las demás personas se ven afectados en el tema de transporte urbano;
- Están largos periodos de tiempo esperando, dado que, aunque los camiones pasan, no se detienen cuando les hacen la parada;
- Sufren retrasos y se están viendo afectados en su economía al tener que utilizar otros medios alternos como taxis, los cuales cobran lo que consideran, pues no utilizan taxímetro;
- Existe discrepancia en el cobro de los camiones, dado que los verdes nuevos les cobran quince pesos y los demás doce.

¹⁵ De 08 de septiembre de 2023.

- Están siendo vulnerados en su derecho al tiempo libre y recreación al pasar mucho tiempo en el transporte urbano, lo que les afecta psicológicamente y en detrimento a su convivencia familiar.
- Los camiones urbanos no tienen un área separada o exclusiva para mujeres y erradicar el acoso.
- La mayor problemática la representan las rutas:
 - Exprés 108 Zaragoza;
 - Exprés a Aurora;
 - “Y” Griega-Valle del Roble;
 - exprés Circuito García; y,
 - Exprés 124 Pinos-Laboral.

Dado que los choferes no respetan las paradas oficiales y hacen cambios de ruta.

- V3 refirió que se siente con impotencia al no contar con un servicio de calidad, dado que es un adulto mayor y hay falta de sensibilidad de los choferes ya que no los esperan para subirse o bajarse del camión;
- Los camiones nuevos no tienen lugares designados para personas adultas mayores y/o con situación discapacidad;
- Con anterioridad eran los dos primeros asientos los designados como exclusivos.
- V4 manifestó una total falta de sensibilidad de la autoridad, ya que se ha afectado en su economía y por los largos periodos de tiempo que esperan.

2.11. EXPEDIENTE CEDH-2023/2030/01

Iniciada con motivo de la queja presentada por V5, en representación de su esposa de nombre V6, en fecha veintinueve de septiembre de dos mil veintitrés, quién manifestó, en esencia, lo siguiente:

- El veintinueve de septiembre de dos mil veintitrés, a las siete horas con treinta minutos, le hizo la parada al camión de la ruta 218, en la entrada de la colonia Valles de Santa María, para dirigirse a la Clínica 15 IMSS;
- La Unidad llegó a la parada para subir a la gente; él esperaba al frente, dado que su esposa V6, es usuaria de silla de ruedas quien tiene ciento cuatro años;
- Le pidió al chofer que bajara la rampa para subir a su esposa, pero este se negó, diciéndole que no funcionaba la plataforma y que esperará al siguiente cambiión, a pesar de que era un camión de los nuevos;
- Señaló que no es la primera vez, que ya van cinco ocasiones que le niegan acceso solo por el hecho de que su esposa utiliza silla de ruedas.

2.12. EXPEDIENTE CEDH-2023/2096/01

Iniciada de oficio el doce de octubre de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Crisis de Transporte en NL, piden usuarios más unidades de la ruta 226”, de la cual se advierte lo siguiente:

- Ciudadanos vecinos de la Colonia Villa de San Francisco, en el municipio de Escobedo, se quejaron del servicio de transporte, dada la larga espera para poder abordar un camión de la ruta 226;
- Son pocas las unidades que pasan, puesto que siempre viajan llenas, lo que vuelve imposible abordarlas para dirigirse a sus trabajos;

- Esperan alrededor de hora u hora y media, porque no pasa el camión y si pasa va mucha gente o en ocasiones, simplemente, no se detiene;
- Refirieron que es necesario más transporte, porque hay pocas Unidades y no se dan abasto;
- Si bien por el lugar pasan otros camiones de al menos dos rutas más, refirieron que el trayecto más utilizado en el sector es la ruta 226;
- En ocasiones, tienen que caminar a otras colonias en busca de transporte, lo que es bastante difícil dado que el sector donde viven se encuentra “pegado” al libramiento noroeste, la cual es una vía rápida y peligrosa de cruzar.

2.13. EXPEDIENTE CEDH-2023/2476/01

Iniciado de oficio el cinco de diciembre de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Saturan usuarios rutas 64, 39 y 13”, de la cual se advierte lo siguiente:

- El transporte público ha presentado diariamente efectos negativos porque:
 - “si no son empujones, son también que no pasan las unidades, se pasan de largo o van saturadísimas”.
- En ocasiones, no se detienen las unidades porque van llenísimas;
- Abordar un camión de las rutas 13, 64 y 39 resulta casi imposible a miles de personas que esperan en la Avenida Rodrigo Gómez;
- Unos camiones se detienen y otros no o lo hacen más adelante, por lo que tienen que correr hacia el para subirse, pero cuando llegan se va;
- El transporte público en el área metropolitana se encuentra colapsado desde hace tiempo y que “retan a las leyes de la física” para poder abordar muchas personas en espacios reducidos.

2.14. EXPEDIENTE CEDH-2023/2529/01

Iniciado de oficio el once de diciembre de dos mil veintitrés, con motivo de la nota informativa titulada “Viajan en camión sin piso en ruta 218, muestran usuarios las pésimas condiciones”, de la cual se advierte en esencia lo siguiente:

- La ruta 218 presenta un pésimo servicio dadas las condiciones en que tienen que viajar las y los pasajeros;
- Una de las unidades tiene una parte del piso expuesto hacia la calle, lo que hace que corran riesgo en su integridad, lo que se agrava para las personas menores de edad.

2.15. EXPEDIENTE CEDH-2024/309/01

Iniciado de oficio el veinte de febrero de dos mil veinticuatro, con motivo de la nota informativa titulada “Hacen usuarios largas filas en espera de camiones; sufren bajo la lluvia otro día más para volver a casa”, de la cual se advierte lo siguiente:

- Las y los habitantes de los municipios de Zuazua y Ciénega de Flores enfrentan una gran crisis de movilidad;
- En la parada de camiones, ubicada en Avenida Universidad en su cruce con la Calle Juárez se presentan cientos de personas para esperar las rutas:
 - 613, 51 y Nuevo León que se dirigen al municipio de Ciénega de Flores; y,
 - 604, la Villas de Álcala y la Nuevo León Real de Palmas que se dirigen al municipio de Zuazua.

Donde el tiempo de espera se prologa hasta por más de tres horas.

- La problemática es que no pasan Unidades y si llegan se llenan muy rápido dado que es mucha la gente que está esperando;

- La crisis de movilidad se agrava cuando se presentan lluvias, aunado a que la carretera Monterrey-Laredo, que es por donde transitan las Unidades, siempre tiene restricciones a la vialidad retrasando el avance vehicular.

2.16. EXPEDIENTE CEDH-2024/405/01

Iniciado de oficio el cinco de marzo de dos mil veinticuatro, con motivo de la nota informativa titulada “Exigen usuarios más camiones, denuncias que los tenían guardados”, de la cual se advierte lo siguiente:

- Las y los habitantes de los municipios de Juárez y Guadalupe han tenido que destinar un mayor monto económico para poder salir de sus colonias e intentar abordar un “ramal” de la ruta 214, pues de lo contrario la espera es prolongada, ya que a pesar de que integraron nuevas Unidades, no están todas en servicio;
- Hacen escalas pagando taxis, lo que les afecta, pues la tarifa mínima es alrededor de cincuenta pesos;
- Las problemáticas son que los camiones pasan muy llenos y el sistema de pago con las tarjetas, pues unos no las aceptan, otros te la exigen o algunos no aceptan el pago en efectivo;
- Son las personas en búsqueda de empleo, el estudiantado y los padres y madres de familia a quienes se les dificulta más y quienes perciben un pésimo servicio, ya que hacen más de una hora para trasladarse o, en ocasiones, gastan más de lo destinado para sus pasajes;
- Tras una denuncia, el equipo de N+ Monterrey acudió a una estación de la ruta de transporte ubicada en la Colonia Xochimilco en el municipio de Guadalupe, donde contabilizaron veinte nuevas unidades que no se encuentran dando servicio, refiriendo como causa que no hay operadores para conducirlos y que algunas no se encuentran equipadas.

2.17. EXPEDIENTE CEDH-2024/406/01

Iniciado de oficio el cinco de marzo de dos mil veinticuatro, con motivo de la nota informativa titulada “Largas filas para abordar el camión”, de la cual se advierte en esencia lo siguiente:

- En avenida Universidad se concentra una fila que supera las cien personas, quienes esperan alrededor de una hora y treinta minutos para poder abordar los camiones con destino a los municipios de Escobedo y Ciénega de Flores;
- Personas usuarias señalaron que no son suficientes las unidades que se han puesto en marcha por el Gobierno del Estado, solicitando que agilicen el tema de la reestructura de transporte, porque algunos hacen hasta tres horas para llegar a sus destinos, haciendo más tiempo de espera que de traslado;
- Sigue la crisis de transporte público en Nuevo León, más en el área metropolitana, en el punto de la estación del metro San Nicolás.

2.18. EXPEDIENTE CEDH-2024/419/01

Iniciado de oficio el seis de marzo de dos mil veinticuatro, con motivo de la nota informativa titulada “Sufren por falta de camiones en Santa Catarina”, de la cual se advierte lo siguiente:

- Continúan los problemas diarios de transporte público, donde los usuarios esperan hasta dos horas para poder abordar una Unidad;
- Las personas expresaron su molestia por la falta de camiones y mejoras para un servicio eficiente;
- La ruta 214 es la de mayor problema, dado que en ocasiones hacen alrededor de dos horas esperando que pase una unidad;

- Las rutas 51, Palmas y la Real del Sol no se dan abasto, así como aquellos con los destinos para Citadel, de los cuales solo hay cuatro unidades;
- Las rutas 223 y la 68 sí pasan, pero van llenos;
- La problemática ha llevado a los usuarios a tomar alternativas como caminar hasta su destino o recurrir a servicios de taxis, lo que implica un gasto mayor;
- Una persona refirió:

“(…) una hora, una hora y media, ahorita que me vine para Monterrey desde las tres lo estuve esperando y tuve que venirme en colectivo porque no hay camiones”.
- Así también un usuario refirió que, por ejemplo, para entrar a las ocho horas al trabajo, tiene que salir a las cuatro de la mañana; de lo contrario, tiene que pagar taxis o “colectivos”, lo que perjudica sus ingresos;

3. RESUMEN DE LAS PROBLEMÁTICAS DENUNCIADAS

Tomando en cuenta lo señalado en los expedientes de queja mencionados, se advierte que las problemáticas denunciadas por las personas usuarias del servicio de transporte público y las que se desprenden de las notas informativas son las siguientes:

3.1. Con relación a la frecuencia de paso de las Unidades de Transporte Público Colectivo

El tema relacionado con la frecuencia de paso de las Unidades de Transporte Público Colectivo está relacionado con:

- Los largos tiempos de espera, lo que provoca largas filas, ya que los camiones tardan mucho tiempo en pasar, teniendo que esperar hasta tres horas para poder abordar un camión; y,

- Falta de camiones, camiones guardados, no hay personas operadoras que los puedan conducir, no están equipados, se han eliminado rutas, fallas mecánicas, los camiones no se detienen por falta de espacio ya que van llenos o aún con espacio no se paran, cambios en el trayecto de la ruta asignada y afectaciones económicas al tener que recurrir al uso de taxis u otras alternativas de transporte.

3.2. Con relación a la infraestructura de las Unidades de Transporte Público Colectivo

Sobre el tema relacionado con la infraestructura de las Unidades de Transporte Público Colectivo se advierte lo siguiente:

- Sin accesibilidad y sin espacios reservados para personas con discapacidad o movilidad reducida;
- Sin accesibilidad a un pago unificado de los pasajes, ya que se ven obligados a cargar varias tarjetas y recargarlas en diferentes lugares; las tarjetas no funcionan; no se puede pagar con efectivo; y con la aplicación Urbani las personas usuarias solo tienen quince minutos para abordar y si no pasa el camión, no se detiene o deja de subir pasajeros, se pierde el dinero, dado el tiempo de arribo entre una y otra Unidad;
- Muchas veces no funciona la terminal de cobro y al no escanear el boleto se pierde el dinero;
- Existe confusión con los nuevos camiones porque son del mismo color y es difícil identificarlos.

3.3. Con relación a los traslados en las Unidades de Transporte Público Colectivo

En cuanto al tema relacionado con los traslados en las Unidades de Transporte Público Colectivo se advierte lo siguiente:

- Largos tiempos, de hasta tres horas, desde la espera hasta llegar al punto de destino;
- Condiciones insoportables por no encender el clima en tiempos de calor; y,
- Fallas mecánicas.

3.4. Con relación a las personas operadoras de las Unidades de Transporte Público Colectivo

Respecto al tema relacionado con las operadoras de las Unidades de Transporte Público Colectivo se desprende lo siguiente:

- Ponen en riesgo la integridad de las personas usuarias por conducir en estado de ebriedad, a exceso de velocidad, jugando carreritas o por iniciar la marcha antes de que las personas pueden ascender o descender de los camiones;
- Se niegan a prestar el servicio a personas en situación de discapacidad y a bajar la rampa para que las personas puedan acceder a la Unidad de Transporte;
- Maltratan a los usuarios, porque son groseros;
- No se detienen en el lugar donde les marcan la parada;
- No están capacitados; y,
- Llevan a cabo cambios, sin previo aviso, respecto del trayecto de las rutas asignadas.

3.5. Con relación a los reportes en la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo

Respecto de los reportes en la prestación del Servicio de Transporte Colectivo, se advierte su falta de seguimiento.

Si bien las quejas hacen alusión a la inconformidad que manifestaron diversas personas,¹⁶ es un hecho público, notorio y patente, la inconformidad manifiesta de la sociedad neolonesa por la falta de un Servicio de Transporte Público Colectivo que satisfaga las necesidades de la población.

Frente a este escenario, lo conducente es estudiar y resolver las quejas no solo en lo particular, sino llevar a cabo un examen general, pues la naturaleza de esta problemática así lo amerita.

No obstante, las quejas presentadas nos brindarán un parámetro para vislumbrar las diferentes aristas, dada la complejidad que, de suyo, entraña esta complicada situación, pues con el derecho a la movilidad convergen otros derechos humanos, como los relativos a la vida digna, la salud, la educación y el trabajo, por mencionar solo algunos; todo ello, debido al carácter interdependiente de ese derecho.

4. PRUEBAS

Las pruebas agregadas a los expedientes de queja y con las que se acreditan los hechos expuestos, son las siguientes:

4.1. Solicitudes de informes

A continuación, se precisarán los trece expedientes en los que el Instituto no dio respuesta a los informes que fueron requeridos: CEDH-2023/159/01;¹⁷ CEDH-

¹⁶ Con relación a las problemáticas de la movilidad en determinados lugares del Estado.

¹⁷ Solicitudes de informe realizadas mediante oficios CEDHNL/1VG/1916/2023 CEDHNL/1VG/3724/2023 y CEDHNL/1VG/5032/2023, notificados 13 de febrero, 14 marzo y 18 de

2023/208/01;¹⁸ CEDH-2023/210/0;1¹⁹ CEDH-2023/453/01;²⁰ CEDH-2023/453/01;²¹ CEDH-2023/454/01;²² CEDH-2023/859/01;²³ expediente CEDH-2023/1171/01;²⁴ CEDH-2023/1323/01;²⁵ CEDH-2023/2096/01;²⁶ CEDH-2023/2529/01;²⁷ CEDH-2024/405/01;²⁸ CEDH-2024/406/01;²⁹ y CEDH-2024/419/01.³⁰

abril de 2023, así como el diverso CEDHNL/1VG/16510/2023, entregado el 04 de diciembre de ese año.

¹⁸ Solicitud de informe realizada mediante oficio CEDHNL/1VG/2404/2022, notificado el 16 de febrero de 2023.

¹⁹ Solicitudes de informe realizada mediante oficios CEDHNL/1VG/2424/2023 y CEDHNL/1VG/7663/2023, notificados el 17 de febrero y 07 junio de 2023.

²⁰ Solicitud de informe realizada mediante oficio CEDHNL/1VG/4117/2023, notificado el 22 de marzo de 2023.

²¹ Solicitud de informe realizada mediante oficio CEDHNL/1VG/4117/2023, notificado el 22 de marzo de 2023.

²² Solicitud de informe realizada mediante oficio CEDHNL/1VG/4206/2023, notificado el 24 de marzo de 2023.

²³ Solicitudes de informes realizadas mediante oficios CEDHNL/1VG/8517/2023 y CEDHNL/1VG/10359/2023, notificados el 11 de julio y 11 de septiembre de 2023.

²⁴ Solicitudes de informe realizadas mediante oficios CEDHNL/1VG/8526/2023 y CEDHNL/1VG/10359/2023, notificados el 16 de junio y 11 de septiembre de 2023.

²⁵ Solicitudes de informe realizadas mediante oficios CEDHNL/1VG/9438/2023 y CEDHNL/1VG/10360/2023, notificados el 11 de julio y 11 de septiembre de 2023.

²⁶ Solicitudes de informes realizadas mediante oficios CEDHNL/1VG/14544/2023 y CEDHNL/1VG/1560/2024, notificados el 31 de octubre de 2023 y 07 de febrero de 2024.

²⁷ Solicitudes de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/17586/2023, CEDHNL/1VG/1510/2024, CEDHNL/1VG/5248/2024 y CEDHNL/1VG/6197/2024, notificados el 20 de diciembre de 2023 y 02 de febrero, 16 de abril y 08 de mayo de 2024.

²⁸ Solicitudes de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/3426/2024, CEDHNL/1VG/4355/2024 y CEDHNL/1VG/6192/2024, notificados el 14 marzo, 10 de abril y 08 de mayo de 2024.

²⁹ Solicitudes de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/4327/2024, CEDHNL/1VG/4356/2024 y CEDHNL/1VG/6193/2024, notificados el 14 marzo, 10 de abril y 08 de mayo de 2024.

³⁰ Solicitudes de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/3535/2024, CEDHNL/1VG/4357/2024 y CEDHNL/1VG/6194/2024, notificados el 14 marzo, 10 de abril y 08 de mayo de 2024.

En los siguientes expedientes, si bien se rindió el informe, esto se hizo de manera extemporánea: CEDH-2023/1479/01;³¹ CEDH-2023/2030/01;³² CEDH-2023/2476/01³³ y CEDH-2024/309/01.³⁴

El único expediente en el que el Instituto rindió en tiempo el informe solicitado fue en el identificado como CEDH-2023/322/01.³⁵

4.2. Primer informe de gobierno 2021-2022

El Primer Informe de Gobierno, correspondiente al periodo 2021-2022, se encuentra disponible en la siguiente página:

[nuevo informe de gobierno 2022.pdf](#) (Consultada el 17 de mayo del 2024).

Aclarado esto, es importante mencionar que la información que será tomada de este documento es la relativa a los apartados: garantizando los nuevos derechos constitucionales, un Nuevo León más incluyente e igualitario, Protección Integral a Mujeres y Niñas, espacios seguros para las mujeres, movilidad sustentable, Programa Leonés de Movilidad, tarjeta Mía, la flotilla de camiones ecológicos más grande de México, inspección y vigilancia, conservación de tarifas, ciudad inteligente y segura, información la cual será contemplada en el apartado de estudio de fondo.

³¹ Solicitudes de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/10635/2023, CEDHNL/1VG/13619/2023 y CEDHNL/1VG/16224/01, notificados el 15 de septiembre, 09 de octubre y 28 de noviembre de 2023.

³² Solicitudes de informe mediante oficios CEDHNL/1VG/13727/2023, notificado el 09 de octubre de 2023, así como los diversos CEDHNL/1VG/66/2024 y CEDHNL/1VG/3675/2024, notificados el 11 de enero y 14 de marzo de 2024.

³³ Solicitud de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/17235/2022, notificado el 11 diciembre de 2023.

³⁴ Oficios CEDHNL/1VG/2598/2024, CEDHNL/1VG/3660/2024 y CEDHNL/4359/2024, notificados el 26 febrero, 20 marzo y 10 de abril de 2024.

³⁵ Solicitud de informe mediante oficio CEDHNL/1VG/3149/2023, notificado el 03 marzo de 2023.

4.3. Segundo informe de gobierno 2022-2023

El Segundo Informe de Gobierno, correspondiente a 2022-2023, se encuentra disponible en la siguiente liga:

[segundo_informe_sg - 2022-2023.pdf](#) (Consultada el 17 de mayo del 2024).

Aclarado esto, es importante mencionar que la información que será tomada de este documento es la relativa a los apartados: movilidad sustentable, reestructuración de rutas y pago por kilómetro, modernización de la flota de transporte con unidades con combustible de bajas emisiones y accesibilidad, rutas en apoyo al servicio de transporte público, apoyo económico al sistema de transporte, capacitación de operadores sumate a Nuevo León, medidas ante percances viales, modernización del sistema de peaje, tarifa preferente para estudiantes, accesibilidad e inclusión, programa leones de movilidad, ciudad inteligente y segura, nuevas vías para una mejor movilidad en el Área Metropolitana de Monterrey, indicadores de generación de riqueza sostenible, desarrollo integral de la primera infancia, educación para todas y todos, escuelas dignas y abiertas, salud y vida saludable, cultura para el desarrollo, indicadores de igualdad para todas las personas, gobernanza participativa e inclusiva, gestión pública eficiente, contacto ciudadano, la movilidad que siempre debimos tener y centros de transferencia; información la cual será contemplada en el apartado de estudio de fondo.

4.4. Encuesta Ciudadana

La Encuesta Ciudadana se encuentra disponible para su consulta en la siguiente liga de internet:

<https://comovamosnl.org/encuesta-asi-vamos/> (Consultada el 17 de mayo del 2024).

Aclarado lo anterior, es importante mencionar que la información que será tomada de este documento es la relativa a los apartados de: Economía y Trabajo; Movilidad; Desarrollo Urbano; Violencia contra las Mujeres; Principales problemas para confiar en su gobierno; y, Principales problemas que enfrenta actualmente el estado.

Información la cual será contemplada en el apartado de estudio de fondo.

4.5. Notas informativas relacionadas con la problemática de la movilidad que se vive en el Estado

Con independencia de las notas que dieron origen a la apertura oficiosa de algunos expedientes de queja,³⁶ existen otras notas informativas en las cuales se desprende la denuncia de la problemática de movilidad que se sufre diariamente en el Estado, evidenciando el hartazgo e impotencia de las personas al no poder satisfacer sus necesidades de desplazamiento, situación que les genera múltiples afectaciones trastocando otros de sus derechos humanos.

Al respecto, se procede a mencionar algunas de las múltiples notas informativas sobre el tema:

- **“Estudiante de la UANL tarda más de 3 horas en llegar a clases por falta de camiones y Metro”.**

La citada nota informativa se dio a conocer el veintitrés de enero de dos mil veintitrés, a través del medio de comunicación denominado “TELEDIARIO”,³⁷ cuyo contenido se reproduce a continuación:

³⁶ Cuyo contenido se reprodujo a modo de síntesis en el apartado “2. EXPEDIENTES DE QUEJA”.

³⁷ Disponible en la siguiente liga de internet: <https://www.telediario.mx/comunidad/estudiante-uanl-tarda-3-llegar-clases> (Consultada el 17 de mayo del 2024).

“[...] **P3 salió de su casa desde las 5:30 de la mañana para llegar a su clase de las 8:40, sin embargo, al tener que tomar 3 camiones su traslado se complicó y no llegó a tiempo.**

Debido a la poca frecuencia del paso de los camiones urbanos y la suspensión del servicio de la Línea 2 del Metro, **un estudiante** de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL), **tardó más de tres horas en llegar a sus clases** este lunes.

Se trata de **P3**, de 20 años, quien cursa el sexto semestre de la Licenciatura en Periodismo en la Facultad de Ciencias de la Comunicación, en el campus Mederos.

Telediario acompañó al joven desde las 5:30 de la mañana cuando salió de su casa ubicada en la colonia **D2** en el municipio de Apodaca, para dirigirse a su facultad y llegar a su primera clase de las 8:40.

Tras salir de su vivienda, **P3** tomó una unidad de la ruta 221 Concordia para dirigirse a la estación Tapia, donde posteriormente esperó más de media hora un camión de la ruta 209, pues, aunque **pasaron varias unidades, éstas iban saturadas, por lo que no se detuvieron** en el punto donde estaba el estudiante.

Finalmente, un camión se detuvo y **P3** pudo abordarlo en la avenida Universidad para llegar ahora al Centro de Monterrey en el cruce de la avenida Pino Suárez y Padre Mier, donde después tuvo que caminar hasta la avenida Juárez, donde esperó por más de 15 minutos la ruta República.

Al lograr abordar el último **camión**, se llegó la hora de entrada de **P3**, debido a que éste se **tardó en pasar y por el intenso tráfico en la zona que ocasionó el regreso a clases de miles de estudiantes de la UANL, por lo que el joven llegó hasta después de las 9 de la mañana a su facultad.**

Debido a que llegó después de la hora de inicio de su clase, su profesor no lo dejaba ingresar al aula, sin embargo, finalmente se apiadó de él y lo dejó entrar. [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Largas filas y horas de espera enfrentan usuarios de rutas”.**

Esta nota informativa se dio a conocer el veintiséis de enero de dos mil veintitrés, por el medio de comunicación denominado “EL HORIZONTE”,³⁸ cuyo contenido se reproduce a continuación:

[...] De 30 minutos a 2 horas es lo que esperan los usuarios de la ruta Robles Cadereyta y 2 Ríos Guadalupe, que hacen largas filas para abordar su camión en la Avenida Colón a un lado de la estación Y griega en el municipio de Monterrey.

“Regularmente, espero el camión hora y media o dos... Si hay mucha fila, de hecho, no alcanzamos hasta el tercer camión, ahorita ya se fueron dos, pero cada 40 o 50 minutos están llegando”, comentó un usuario de ruta urbana.

Las largas filas y horas de espera son de todos los días, en donde personas que salen cansadas de trabajar llegan tarde a sus hogares debido a la falta de transportes urbanos.

“Yo aquí estoy desde las 6:30 de la tarde, salgo a las 5 y llego aquí desde las 6, a veces hasta las 8 o 9 de la noche nos estamos yendo de aquí”.

Y eso no es todo, **algunas rutas urbanas no aceptan el dinero en efectivo**, por lo que hay personas que llevan recargada su tarjeta, **pero a veces ni las tarjetas sirven.**

“Si es el problema, que a veces uno no alcanza a recargar su tarjeta, o están las filas también, o que no sirven las máquinas, y pues es un show, la verdad”, resaltó una usuaria de ruta urbana.

Largas filas, horas de espera, dinero rechazado por las máquinas, tarjetas indisponibles y exceso de personas en camiones, ¡todo esto y más! es a lo que se enfrentan día a día los usuarios que toman las rutas urbanas. [...]

(Lo destacado es nuestro).

³⁸ Se podrá visualizar su totalidad en la siguiente liga de internet: <https://www.elhorizonte.mx/nuevoleon/largas-filas-y-horas-de-espera-enfrentan-usuarios-de-rutas/9015994482> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

- **“Impera desorden en rutas urbanas”.**

La citada nota informativa se dio a conocer el veintinueve de enero de dos mil veintitrés, por EL NORTE”,³⁹ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] El rezago en la recepción y puesta en marcha de camiones, los trámites y la falta de estaciones de gas natural vehicular complican el avance de la reestructura del transporte público, provocando que los usuarios padezcan un servicio ineficiente.

"Agregar un camión no es sencillo", confió un empresario del ramo, "son (trámites de) placas, seguros, recibirlo y que esté en buenas condiciones. No es nada más de 'ahí está, ya es tuyo'.

"Además, son los temas de choferes, capacitación, resguardo, cómo se paga, sindicatos... Es una cosa tras otra.

Esto llevará años, no va tan rápido como quisiéramos".

El plan estatal contempla la renovación con camiones menos contaminantes, un rediseño de rutas y un sistema de trasbordos que acortaría tiempos.

El modelo requiere que el **Gobierno** asuma el control de los ingresos de las tarifas para pagar a los transportistas por kilómetro recorrido, pero al cierre del 2023 sólo 79 de las 298 rutas o ramales se habían incorporado al esquema, según el **Instituto de Movilidad**.

Para esto, las empresas pueden sumarse con sus propios camiones o utilizando algunas de las 2 mil unidades que el Gobierno ha adquirido.

Actualmente hay camiones del sistema tradicional, que tienen tarifa congelada de 12 pesos y aceptan pago en efectivo y con la antigua Tarjeta Feria, y están también

³⁹ Disponible en el siguiente link de internet: https://www.elnorte.com/impera-desorden-en-rutas-urbanas/gr/ar2748150?md5=8498018eb55d5e4738a85b8f214906fa&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=promocion_suscriptor

(Consultado el 20 de mayo de 2024).

las denominadas Rutas Exprés, operadas por el Estado con tarifa de 15 pesos, y que no aceptan la Tarjeta Feria, sino la MIA o Muevo León.

Por último, están las rutas ya incorporadas a la reestructura, operadas por transportistas, pero administradas por el Gobierno, con tarifa de 13 pesos con Tarjeta MIA, Muevo León o la app Urbani, y 15 pesos en efectivo.

Además, está el tema de la carga de gas natural vehicular (GNV), distinto al gas LP.

"Los camiones cargan en puntos específicos, no hay aún tanta opción", consideró un transportista.

Los camiones nuevos a cargo del Gobierno cargan en las sedes de Ecovía de San Bernabé y Valle Soleado, y algunas rutas, como Grupo Trees, en Guadalupe, cuentan con infraestructura en sinergia con una empresa particular, mientras que la mayoría carga en diversos puntos del área metropolitana.

"Esto es complicado, porque se debe cargar en diversos horarios para evitar los cuellos de botella. Es un show para algunos. No hay tantas opciones como necesitamos", recalcó También está la logística de asignación de unidades.

EL NORTE encontró 50 camiones nuevos estacionados en un terreno baldío frente a Ecovía Valle Soleado.

Los camiones pertenecen a la Ruta 203, pero aún no son entregados.

"La entrega-recepción es un proceso también legal...

No son enchiladas para ningún lado, como lo quieren hacer ver", agregó el transportista.

CALLA MOVILIDAD Tras publicarse ayer que usuarios reportan que el servicio de camiones no ha mejorado, pese a la compra de 2 mil unidades, se buscó al Secretario de Movilidad, pero evadió abordar el tema.

Aunque se le buscó a través de sus enlaces... no contestó a la petición de entrevista.

A VUELTA DE RUEDA

La reestructura de rutas avanza lento, ya que sólo 79 de las 298 se han modificado, dejando un transporte en desorden.

LA META

El Gobierno controla los ingresos de las tarifas y paga a transportistas por kilómetro recorrido.

LA REALIDAD

Operan tres esquemas:

- 1) El tradicional: Operado por transportistas, Tarifa \$12, Método de pago Efectivo y Tarjeta Feria
- 2) Rutas Exprés: Operado por el Estado, Tarifa \$15 pesos, Método de pago Tarjetas MIA o Nuevo León
- 3) Reestructurado: Operado por transportistas, pero administrado por el Gobierno, Tarifa \$13 (en tarjeta) y \$15 (efectivo), Método de pago Tarjetas MIA, Nuevo León o la app Urbani [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Gobierno de Nuevo León asegura que ha disminuido tiempo de espera en el transporte público”.**

Dicha nota informativa se dio a conocer el veintinueve de enero de dos mil veintitrés, por el medio de comunicación “MVS NOTICIAS”,⁴⁰ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] El titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana indicó que el tiempo de espera de un camión, en promedio era de 30 minutos.

⁴⁰ Consultable en la siguiente liga de internet:

<https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2024/1/29/gobierno-de-nuevo-leon-asegura-que-ha-disminuido-tiempo-de-espera-en-el-transporte-publico-624349.html>

(Consultada el 17 de mayo del 2024).

Este lunes, el **Secretario de Movilidad y Planeación Urbana en el Estado...**, **aseguró que ha disminuido la cantidad de tiempo de espera** que padecen miles de ciudadanos al usar el transporte público en la entidad.

El funcionario reiteró que, si bien aún se presentan largas filas, **el tiempo de espera promedio por un camión urbano pasó de 30 minutos a solo 20**, detallando que la administración busca reducir aún más esta cantidad de tiempo.

"Se han reducido, pero es un proceso que se va dando con el tiempo; el usuario tiene que empezar a también a modificar sus hábitos de viaje y también nosotros tenemos que recalibrar donde es donde se requiere más el servicio y entonces, donde haya más filas, pues vamos a meter más camiones. **Creemos que con las prácticamente cinco mil unidades que van a estar prestando servicio, las filas tendrán que reducirse sustancialmente**", indicó [...] **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Enreda NL pago de transporte”.**

Esta nota informativa se dio a conocer el siete de mayo de dos mil veintitrés, por el medio de comunicación “EL NORTE”,⁴¹ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **Aparte de sufrir largas esperas y hacinamiento por la escasez de camiones, ahora a los usuarios del transporte público les está costando más tiempo, dinero y complicaciones el pago de las tarifas.**

Dos tarjetas con saldo, dinero en efectivo y una aplicación móvil son las cuatro formas de pago que deben tener disponibles los usuarios si quieren moverse en el transporte público del área metropolitana de Monterrey.

Y esto se debe al arranque a vuelta de rueda de la reestructura del transporte público.

⁴¹ Cfr. al respecto la siguiente liga de internet:

<https://www.elnorte.com/enreda-nl-pago-del-transporte/ar2600503> (Consultado el 20 de mayo de 2024).

Mientras se implementa por etapas el nuevo modelo, en el que **el Gobierno tendrá un método** de cobro único con el controlará los ingresos de todo el sistema a través de la **Tarjeta MIA o Me Nuevo**, hay miles de camiones que aún cobran con la **Tarjeta Feria y los usuarios deben tener ambas con saldo disponible** para sus traslados diarios.

Además, **el pago en efectivo es posible en los camiones** operados aún por las empresas que históricamente han prestado el servicio, **con tarifa de 12 pesos**.

Sin embargo, **esta opción se complica en las nuevas unidades del Instituto** de Movilidad, rotuladas en morado o verde.

Si **estos camiones estatales dan servicio** como una de las 16 rutas exprés que se han venido creando desde la anterior Administración, sí es posible pagar **en efectivo o con la Tarjeta Feria**, que se recarga en tiendas de conveniencia, **con una tarifa de casi 15 pesos**.

Pero si esos mismos camiones están operando en alguna de las cinco rutas que ya entraron al modelo de la reestructura, el pago es con alguna de las tarjetas estatales: MIA o Me Nuevo, cuya recarga sólo se hace en estaciones del Metro.

"Hay que recargar una en el Oxxo y otra en el Metro, y a veces las máquinas no funcionan, hay que estar buscando una estación donde sí funcionen", reprochó Rolando Zacarías, vecino de San Nicolás que todos los días padece que no haya un sistema de pago universal, como ha prometido el Gobierno.

Existe, además, **Urbani, una aplicación móvil** a la que se puede transferir dinero desde una cuenta bancaria, **pero no todos los usuarios saben utilizarla** y tiene la **desventaja de que los viajes comprados tienen una vigencia de sólo 15 minutos**.

Si el camión no pasa o no se detiene a subir pasaje, el importe de ese viaje se pierde.

"Sugerimos generar el boleto QR cuando ya estés a bordo de la unidad", respondieron en la línea de asistencia de la app cuando se les preguntó si el importe de un viaje se pierde en caso de no ser gastado en esos 15 minutos.

En el Metro y Transmetro no hay confusión por el medio de pago, pero ahora el problema es que no hay suficientes máquinas para comprar o recargar las tarjetas MIA y Me Nuevo, que además tienen fallas constantes y no dan cambio. [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“¡Todo Por un Asiento! Pasajeros Arman Riña en Camión.”**

La citada nota informativa se dio a conocer el siete de mayo de dos mil veintitrés, por el medio de comunicación “N+”,⁴² cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **Se dieron con todo!** Un pasajero captó el momento exacto de una **pelea en un camión ¡por un asiento!**

Según los primeros reportes, los hechos ocurrieron en una unidad de la Ruta Playa-Acueducto en el Centro de Monterrey.

Los usuarios que presenciaron el bochornoso momento, indicaron que todo inició cuando dos sujetos comenzaron a discutir por un lugar, que segundos antes quedó libre.

En las imágenes se observa cuando uno de los sujetos reclama a otro por intentar quitarle el asiento.

A diferencia de otras rencillas, donde alguna de las partes cede para “evitar problemas”, el hombre contesta la agresión verbal.

Sin embargo, no solo quedó en dimes y diretes, pues pasaron a los golpes para solucionar el conflicto.

En medio del pasillo y con el camión completamente lleno, **los hombres se agarran a empujones y puñetazos.**

⁴² Consultable en la siguiente liga de internet:

<https://www.nmas.com.mx/estados/todo-por-un-asiento-pasajeros-rina-camion-ruta-playa-acueducto-monterey-nuevo-leon-video/> (Consultado el 20 de mayo de 2024).

A pesar de que el resto de los pasajeros piden que detengan la riña para evitar retrasar más la llegada a sus destinos, los sujetos hacen caso omiso.

Los testigos aseguraron que **el transporte público iba saturado porque no hay camiones suficientes para trasladar a todos los usuarios. [...]** **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Crisis de Transporte en Nuevo León: Caos y Promesas Vacías”.**

Dicha nota informativa se dio a conocer el treinta de enero de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación denominado “La Silla Regia”,⁴³ cuyo contenido se reproduce a continuación:

[...] Pese a las afirmaciones triunfalistas del gobierno estatal sobre la resolución de la crisis del transporte público en Nuevo León, la amarga realidad de miles de usuarios diarios refuta estas declaraciones. El titular de la Secretaría de Movilidad, ha anunciado con pompa que en tres meses se reducirán las interminables filas para abordar los camiones.

Dudas sobre “nuevas” unidades

Sin embargo, las dudas sobre la transparencia de estas mejoras persisten, ya que se sospecha que las supuestas “nuevas unidades” podrían ser simplemente una artimaña para disfrazar la remuneración de vehículos ya existentes, sin placas. Esta sombra de opacidad arroja serias interrogantes sobre la integridad de la gestión y la calidad real de las supuestas mejoras.

Nuevo León: Samuel García presume y los ciudadanos padecen

Mientras **los ciudadanos continúan padeciendo el caos del transporte público en Nuevo León**, el gobernador, Samuel García, parece más interesado en brillar en eventos internacionales y propuestas para grandes corporativos, dejando de lado **las penurias diarias** de aquellos **que enfrentan hasta dos horas de espera en las filas. Mientras el gobierno se pavonea con estadísticas**, la desconexión entre

⁴³ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://lasillaregia.com/crisis-de-transporte-en-nuevo-leon-caos-y-promesas-vacias/> (Consultado el 20 de mayo de 2024).

las promesas y la cruda realidad de los usuarios deja en entredicho la eficacia de las medidas implementadas.

Hacen falta resultados tangibles

Las declaraciones optimistas, que intentan pintar un futuro menos desalentador, no pueden ocultar el hecho de que **la paciencia de los usuarios se agota frente a la falta de resultados tangibles**. La espera de una mejora real en el transporte público parece una utopía distante mientras **las autoridades despliegan estrategias sin una base sólida y los ciudadanos continúan sufriendo las consecuencias de un sistema colapsado**. [...]” **(Lo destacado es nuestro)**.

- **“Nuevo León: Gobierno no Logra Resolver Crisis de Transporte”**

La referida nota informativa se dio a conocer el dos de febrero de dos mil veinticuatro, en el medio de comunicación “Minuto CERO”,⁴⁴ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **La esperada llegada de 2 mil nuevos camiones urbanos en Nuevo León, prometida como un alivio** a los problemas de movilidad en el área metropolitana, **ha resultado en un desencanto para los usuarios, porque aún tienen que enfrentar tiempos de espera inaceptables**. A pesar de la inversión millonaria y el subsidio otorgado a los transportistas, **los resultados hasta ahora son decepcionantes**.

El retraso de más de un año en la implementación de estos camiones ya generaba dudas entre la población y, **ahora que ya llegaron, los problemas persisten**. La reestructura de rutas, que se suponía concluiría con la incorporación de estos nuevos vehículos, apenas ha alcanzado un modesto 26 por ciento de avance, según información reciente.

Tan solo 79 de las 298 rutas y ramales operan bajo la nueva modalidad, bajo la cual Gobierno estatal controla los ingresos de las unidades y paga a las empresas transportistas por kilómetro de servicio. **La falta de mejora en el servicio es**

⁴⁴ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://lasillaregia.com/crisis-de-transporte-en-nuevo-leon-caos-y-promesas-vacias/> (Consultado el 20 de mayo de 2024).

evidente, y los propios testimonios de los ciudadanos sólo lo confirman. [...]”
(Lo destacado es nuestro).

- **“Gobierno de Nuevo León sin Control de Sistema de Transporte”**

La nota informativa se dio a conocer el dos de febrero de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación “Minuto CERO”,⁴⁵ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **Nuevo León enfrenta un caos en su sistema de transporte público, revelando la ineficacia y desorganización en la gestión gubernamental** liderada por el gobernador Samuel García. A pesar de las promesas de renovación, **el plan estatal para mejorar las rutas urbanas ha quedado estancado, generando inconvenientes tanto para los usuarios como para los transportistas.**

Uno de los **principales problemas señalados por empresarios del sector es la burocracia asociada a la incorporación de nuevos camiones al sistema.** “Agregar un camión no es sencillo”, admitió un empresario del ramo, destacando los trámites engorrosos de placas, seguros y las condiciones técnicas del vehículo. Este proceso, según los involucrados, llevará años, contradiciendo las expectativas de una solución rápida a los problemas de movilidad en el estado.

Plan del gobierno de Nuevo León ha fracasado

El plan estatal, que busca la renovación con camiones menos contaminantes, el rediseño de rutas y la implementación de un sistema de trasbordos, ha enfrentado obstáculos considerables. **La falta de integración y cooperación entre el Gobierno y los transportistas ha resultado en que solo 79 de las 298 rutas hayan adoptado el nuevo esquema al cierre del 2023, según datos del Instituto de Movilidad.** Esto evidencia una implementación deficiente y la falta de compromiso por parte de la administración estatal.

⁴⁵ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://minutocero.news/nuevo-leon-sin-control-de-sistema-de-transporte/> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

El modelo propuesto implica que el Gobierno asuma **el control de los ingresos de las tarifas para pagar a los transportistas por kilómetro recorrido**. Sin embargo, esta transición ha sido lenta y problemática, dejando a un gran número de rutas en un limbo operativo. Además, la presencia de tres esquemas distintos de tarifas y métodos de pago, entre el tradicional, las Rutas Exprés y las rutas reestructuradas, **añade confusión a los usuarios** y dificulta aún más la coherencia del sistema.

La carga de gas natural vehicular (GNV) también ha sido un punto de conflicto, con limitadas opciones para recargar. **Los transportistas se quejan de la falta de puntos de carga, generando complicaciones logísticas y estrés adicional en la operación diaria**. Esta carencia de infraestructura **es una muestra más de la falta de previsión y planificación por parte de las autoridades**.

Además, **la asignación de unidades también ha sido objeto de críticas**. La existencia de camiones nuevos estacionados sin entregar refleja problemas en el proceso de entrega-recepción, resaltando la falta de eficiencia y la incapacidad para gestionar un proyecto de esta envergadura de manera efectiva.

Autoridades correspondientes guardan silencio

Llama la atención el silencio por parte del Secretario de Movilidad, quien evitó abordar el tema ante las críticas de los usuarios sobre la falta de mejoras en el servicio a pesar de la adquisición de 2 mil nuevas unidades. Esta falta de transparencia y comunicación **demuestra una actitud evasiva** por parte de la administración, **que no está dispuesta a enfrentar las críticas y abordar los problemas evidentes en el sistema de transporte público**.

En conclusión, **el desorden en las rutas urbanas de Nuevo León refleja la incompetencia y falta de compromiso del gobierno** encabezado por Samuel García. La lentitud en la implementación del plan estatal, la burocracia excesiva, la falta de coordinación con los transportistas y la escasa planificación **son evidencias claras de una gestión deficiente que afecta directamente la calidad de vida de los ciudadanos**. Es imperativo que las autoridades asuman la responsabilidad, corrijan las deficiencias y trabajen de manera efectiva para mejorar el sistema de transporte público en beneficio de la población.

En última instancia, la desorganización en las rutas urbanas de Nuevo León no solo perjudica la movilidad cotidiana, sino que también pone de manifiesto una falta de liderazgo y compromiso por parte del gobierno. **Es esencial que las autoridades tomen medidas inmediatas para abordar estos problemas, implementando soluciones efectivas y transparentes que resuelvan los inconvenientes actuales y restablezcan la confianza de la ciudadanía en la capacidad del gobierno para gestionar aspectos fundamentales de la vida urbana. [...] (Lo destacado es nuestro).**

- **“Pese a Falta de Transporte Público, "Guardan" Unidades Nuevas de Ruta 214”.**

La citada nota informativa se dio a conocer el veinte de febrero de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación “N+”,⁴⁶ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] Usuarios siguen batallando para abordar una unidad de la Ruta 214.

Sin alternativa se encuentran los habitantes de diversos sectores de los municipios de Juárez y Guadalupe, **quienes se han visto obligados a destinar un mayor recurso para salir de sus colonias y poder intentar abordar una ruta de transporte público.**

Esta problemática la han padecido los usuarios de la ruta 214 quienes han recurrido a trasladarse hacia otros sectores por donde circulan otros ramales de esta misma ruta **para poder cumplir con sus obligaciones, pues de lo contrario aseguraron que la espera suele prolongarse** en parabuses y esquinas.

El colmo es que **aseguraron que esta ruta cuenta con nuevas unidades y no todas se encuentran en servicio.**

Más complicado es para quienes se encuentran buscando el sustento para el hogar, pues para acudir a una cita de trabajo tienen que trasladarse en

⁴⁶ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://www.nmas.com.mx/monterrey/pese-a-falta-de-transporte-publico-guardan-unidades-nuevas-de-ruta-214-en-nl/> (Consultada el 23 de mayo del 2024).

transporte público solventando lo que se pueda presentar para poder llegar a aquella cita.

Tras la denuncia, el equipo de N+ Monterrey acudió a uno de los patios de esta ruta de transporte donde se pudieron contabilizar 20 nuevas unidades que, a decir de los usuarios, se encuentran estacionadas, sin prestar el servicio que tanto requieren en las calles...

Estas unidades, según lo que operadores han compartido a usuarios, están detenidas debido a que no hay quien las conduzca, además de que algunas de ellas no están equipadas.

Si es la falta de equipo o de operadores, los usuarios exigieron que los empresarios del transporte puedan hacer uso de este recurso para mejorar la movilidad, pues a pesar de existir nuevas unidades, hacen falta más camiones. [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Califica IP como "tragedia" la movilidad en Nuevo León”**

Esta nota se dio a conocer el catorce de marzo de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación “Milenio”,⁴⁷ cuyo contenido enseguida se transcribe:

“[...] El presidente de Coparmex NL, **P4**, dijo que **deficiencia en transporte pega en costos a las empresas**

El tema de **la movilidad es una tragedia en Nuevo León y preocupante para los empresarios, que han tenido que incrementar el gasto para que sus trabajadores puedan llegar a sus labores, porque el Gobierno no ha hecho bien la tarea en cuestión de transporte** aseveró **P4**, presidente de Coparmex Nuevo León.

Al tomar posesión para un nuevo periodo al frente del sindicato empresarial en nuestra entidad, advirtió que es imposible decir cuánto se ha incrementado el costo, pero indudablemente ha crecido, pues **muchas empresas que antes no requerían**

⁴⁷ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/ip-califica-como-tragedia-preocupante-tema-movilidad-nuevo-leon> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

transportar a sus empleados, ahora lo hacen, porque el transporte público es deficiente.

“Hay concesiones (en el transporte); está dominado el control por el Gobierno, entonces lo que queremos es que el Gobierno haga una buena tarea”, dijo **P4**

Una buena movilidad ayuda a lograr mejor calidad de vida para los trabajadores, por eso es importante para los empresarios, pues **destinar cuatro horas del día a transportarse, es inaceptable.**

Las grandes compañías pueden invertir en renta de camiones para transporte de personal, pero hay miles de pequeñas y medianas empresas que no pueden.

“Se ha gastado, no sé decir cuánto, pero uno de nuestros consejeros nos compartió que en su estado de resultados **el gasto en transporte era cero hace cinco años, y hoy en día representa un rubro importante**”.

La gente vive dispersa y es imposible contratar para cada sector, aclaró **P4**, por eso **debe ser el Gobierno el que garantice suficientes unidades para el transporte de todos los ciudadanos.**

Dijo que se invirtió en mil 200 camiones nuevos, ecológicos y con internet, que es una buena medida, pero quedan dudas si realmente se incrementó el parque vehicular.

“La gran pregunta es si están nada más reemplazando unidades viejas, y qué bueno, pero **queremos que haya más camiones para que las frecuencias aumentan y no veamos filas kilométricas de gente esperando el camión**”, aclaró.

Agregó que datos obtenidos por Coparmex en encuestas del Cómo Vamos indica un aumento en el uso del camión.

“El 20 por ciento de la población se estaba trasladando en transporte público, y subió un puntito, de 20 a 21, cuando hace 20 años era el 37 por ciento de la población utilizando el transporte público”, dijo **P4**.

Sin duda, enfatizó, **todavía falta reestructurar las rutas de camiones para hacerlas eficientes [...]** **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Pedirán al Instituto de Movilidad el regreso de 15 rutas de camiones a NL”**

Esta nota se dio a conocer el tres de mayo de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación “ABC”,⁴⁸ cuyo contenido se reproduce a continuación:

[...] Además, **se pidió extender la cobertura de rutas urbanas** como la 83, 185, 685, así como la 206 y la 228.

Monterrey. - **El Congreso del Estado aprobó exhortar al Instituto de Movilidad y Accesibilidad y a la Secretaría de Movilidad, a retomar la operación de rutas urbanas desaparecidas en el norponiente de Monterrey.**

Fue a propuesta del diputado local con licencia, **P5**, que la Comisión de Movilidad aprobó diversos exhortos en la materia, **incluyendo** algunos para **incrementar el número de unidades de diversas rutas.**

A la Secretaría de Movilidad **se le solicitó extender la cobertura de las rutas** 83, 185 y 685, que son de jurisdicción estatal. También y, en coordinación con grupos concesionarios, se pidió la ampliación de las rutas 206 y 228, además de regresar a circulación las extintas rutas 204 y 225, las cuales daban servicio en la zona poniente de Monterrey.

Con concesionarios de las rutas 51, 603 y 68, respectivamente, igual se le pidió al Instituto de Movilidad revisar la factibilidad de aumentar el número de unidades en servicio.

P5, en conjunto con la diputada local priista, **P6**, solicitó también el regreso de 15 rutas que desaparecieron durante la administración gubernamental de **P7**.

Estas rutas son la 251, 312, 10, 204, 38, 401, 9, 204, 205, 225, 206, 112, 110, 31 y 21, esta última, que cruzaba desde el lado poniente de Monterrey hasta la zona centro, específicamente hasta el Hospital General de Zona No.33.

⁴⁸ Consultable en la siguiente liga de internet:

<https://abcnoticias.mx/local/2024/3/5/pediran-al-instituto-de-movilidad-el-regreso-de-15-rutas-de-camiones-nl-211065.html> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

Tras la aprobación de los exhortos, la diputada **P6** señaló que **el regreso de las mencionadas rutas es una de las peticiones más comunes en las colonias del poniente y norponiente, las cuales servían como alimentadoras para sacar a la ciudadanía hasta la zona centro.**

“De manera reiterada en las calles, en las casas, en las diferentes reuniones de trabajo que tenemos lo más que nos piden es por favor que regresen las rutas de transporte que nos quitaron, eran alimentadoras de las colonias la Croc, La Alianza, los Barrios, las Fomerreyes, la gente se quedó sin transporte público”, mencionó. [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Chofer de ruta urbana pelea con ambulancia por tardarse en entrar a un hospital en Guadalupe, NL”**

La citada nota se dio a conocer el nueve de mayo de dos mil veinticuatro, por el medio de comunicación “Milenio”,⁴⁹ misma que se reproduce a continuación:

“[...] **El operador detuvo el camión y salió a la puerta, donde comenzó a gritarle palabras altisonantes y a apresurar al conductor de la unidad de emergencia.**

De nueva cuenta la falta de cultura vial del chófer de un camión urbano quedó evidenciada, pues en un vídeo se muestra cómo se enfrenta contra el operador de una ambulancia que arribaba a un hospital por un paciente en el municipio de Guadalupe, Nuevo León.

En el vídeo captado por la familiar de la paciente, se aprecia al operador de la ruta 185 Valle Real, el cual primero acciona el claxon contra la ambulancia que se acomodaba en el estacionamiento de la Clínica 30 ubicada en la avenida Serafín Peña.

Posteriormente el chofer detiene el camión y sale a la puerta de este, donde comenzó a gritarle palabras altisonantes y a apresurar al conductor de la

⁴⁹ Consultable en la siguiente liga de internet: <https://www.milenio.com/estados/chofer-camion-pelea-ambulancia-tardarse-entrar-hospital-guadalupe> (Consultada el 20 de mayo del 2024)

ambulancia, dejando en evidencia la falta de cultura hacia las unidades de emergencia.

Este hecho fue reportado por los propios paramédicos con la finalidad de crear consciencia y respeto hacia estos vehículos que brindan el apoyo a la ciudadanía.

[...]” **(Lo destacado es nuestro)**

Uno de los problemas relacionados a la movilidad es el relativo a la salud, desprendiéndose diversas notas informativas que vinculan los tiempos de traslado con la salud de las personas usuarias y de las personas conductoras.

Dichas notas son las siguientes:

- **“El estrés desde una perspectiva administrativa en los conductores del transporte público de la Ciudad de México: minibús y metrobús.”**

Este artículo fue publicado por el medio de comunicación “ELSEVIER”,⁵⁰ en dos mil dieciséis, cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **El estrés laboral es un grave problema social y económico, si bien por un lado daña la salud de los trabajadores**, por otro disminuye la productividad de las empresas haciéndolas menos rentables y competitivas en un mercado cada vez más globalizado. El estrés es producto de una reacción que tiene el individuo ante exigencias y presiones laborales que no se corresponden con sus conocimientos y habilidades y ponen a prueba su capacidad para afrontar diversas situaciones de su entorno laboral. **La sobrecarga laboral, el clima organizacional, las largas jornadas laborales, el salario y el riesgo de ser despedido conforman algunos de los aspectos que generan estrés a los trabajadores** (Organización Mundial de la Salud – OMS, 2004).

Es difícil considerar cualquier ocupación, profesión u oficio que no genere estrés dada la velocidad y exigencias en las que están inmersas las personas

50 Pudiendo ser consultada mediante el siguiente link:

https://www-elsevier-es.translate.goog/es-revista-estudios-gerenciales-354-articulo-stress-from-an-administrative-perspective-S0123592316300195?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es-419&_x_tr_pto=sc (Consultada el 20 de mayo del 2024).

(Martínez, 2008), **una de ellas es ser conductor de un vehículo de transporte público de pasajeros** (Hernández, 2013) especialmente en países en desarrollo donde en la mayoría de los casos, el estado actual de su sistema de transporte no se basa en las necesidades de la población (Iracheta, 2006) Sin embargo, **es evidente que brindan un servicio que no puede suspenderse por lo que representa sobre la competitividad de las ciudades y la movilidad de los ciudadanos y su seguridad al transportarse**; sin embargo, el estrés sobre estos conductores ha sido poco estudiado, desconociendo los factores que lo provocan, objetivo de este estudio.

Con base en los cambios sociales, políticos, ambientales, estructurales, económicos y laborales que se han presentado en las organizaciones a lo largo del tiempo se han propuesto diversos modelos de estudio sobre el estrés ocupacional en diferentes áreas destacando tres por su cita recurrente, el modelo de Cooper y Cox (1985) , Matteson y Ivancevich (1987) y Salas, Driskell y Hughes (1996) , aunque ninguno de ellos está dirigido al estudio del estrés en el sector del transporte.

Sin embargo, uno de los modelos más antiguos es el socioambiental propuesto por el Instituto de Investigaciones Sociales (ISR) de French y Kahn (1962) quienes concluyen que el contexto laboral, la experiencia subjetiva del trabajador y su respuesta son factores que afectan el estrés laboral con efectos sobre la salud física y mental de la persona. Un poco más tarde, McGrath (1976) concluye que **el estrés es un comportamiento cíclico causado por las percepciones de los trabajadores de peligro o amenaza para el medio ambiente y el lugar de trabajo**. Harrison (1978) en su modelo de desajuste entre demandas y recursos del trabajador, partiendo de la premisa de que **el estrés es un desajuste entre las demandas del entorno y los recursos de los trabajadores para afrontarlas**, concluye que los recursos individuales del trabajador, su capacidad de percepción y las exigencias ambientales, la provocan.

En el Distrito Federal circulan alrededor de 106 rutas (Secretaría de Movilidad, 2014) para la aplicación del instrumento se eligió una ruta al azar resultando ser la 18-2 ubicada en el norte de la Ciudad de México la cual cuenta con un parque vehicular de 259 unidades y 500 conductores de los cuales se tomó una muestra aleatoria de 40.

El mismo criterio de aleatoriedad en la selección de rutas se aplicó al metrobús (de un total de cinco), resultando ser la línea 1 que transporta a 470.000 usuarios diariamente, tiene aproximadamente 250 conductores siendo la más larga con 30km en ambos sentidos y operando en la Avenida Insurgentes, una de las más importantes de la ciudad. El tamaño de la muestra aleatoria aplicada a este caso fue de 50.

Una primera conclusión que se puede extraer de este estudio es que los factores que provocan estrés laboral en los conductores de transporte público ya sea en minibús como en metrobús y aunque sean iguales en número a seis, son divergentes. Mientras que para los operadores de minibús son los organizativos los que más les afectan, para los operadores de metrobús son los relacionados con el entorno físico.

Existen tantas fuentes de presión y pocos moduladores de este fenómeno que fue posible encontrar conductores con estrés. Para los conductores de metrobús los que presentaron altos niveles de estrés fueron personas con edades entre 36 y 43 años, casadas y con hijos, que llevan trabajando entre 4 y 6 años, 5 días a la semana. En el caso del minibús los conductores más estresados son los que tienen entre 18 y 27 años, los casados y con hijos, los postureros y los que conducen una unidad prestada a tiempo completo, aunque llevan más de 8 años trabajando en la ruta.

No es difícil pensar que las diferentes condiciones laborales entre estos conductores generan estrés en ellos, el esquema de negocio del metrobús con beneficios legales e ingresos fijos frente a la precariedad de los de la ruta, en el que los conductores además de trabajar entre 8 y 16 años por día, sus ingresos dependen del número de pasajeros transportados y no tienen beneficios legales (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2010; Lámbarry et al., 2010). [...]” **(Lo destacado es nuestro).**

- **“Transporte público y estrés: la factura que cobra en salud mental.”**

Esta nota fue publicada por “CULTURAUNAM”,⁵¹ el trece de febrero de dos mil veintidós, cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] **Cansancio, ansiedad y, sobre todo, estrés: moverse en transporte público** desde la periferia de la Ciudad de México implica mucho más que solo tiempo **P8**, **estudiante** de la carrera de Ciencias de la Comunicación, **emplea hasta tres horas de viaje** –llena de nervios– hacia el interior de la ciudad. **P9**, también universitaria, vivió un asalto durante su trayecto diario para tomar clases; el impacto emocional que sufrió aquel día fue tan intenso, que no pudo presentar un examen importante.

Este podcast trata sobre **los efectos en la salud mental de quienes usan el transporte público** en la Zona Metropolitana del Valle de México. Porque **pasar anualmente 113.46 horas en traslados cobra una alta factura a la estabilidad mental de las personas usuarias**: terminan por desarrollar estrés debido a los largos viajes y las condiciones inseguras del transporte público.

La Asociación Americana de Psicología explica que **el estrés crónico contribuye a la aparición de padecimientos graves como enfermedades cardíacas, depresión y obesidad**. Además, la inseguridad que caracteriza al transporte público en la Zona Metropolitana **puede desencadenar un evento traumático** en las personas usuarias del transporte público.

¿Cómo afecta a la salud mental atravesar un episodio de estas características? ¿Cuál es el costo emocional de acostumbrarse a vivir bajo esta carrera de obstáculos que se repite a diario para millones de personas? Las respuestas a estas preguntas llevan a cuestionar la responsabilidad de las autoridades en materia de movilidad y el origen de la exclusión social en la periferia de la megalópolis [...]“

(Lo destacado es nuestro).

51 La cual se podrá consultar mediante el siguiente enlace: <https://corrientealterna.unam.mx/podcast/transporte-publico-y-estres-la-factura-que-cobra-en-salud-mental/> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

- **“¿Viajar en transporte público afecta tu salud? La UNAM te explica.”**

Esta nota fue publicada en “EL FINANCIERO”, el siete de noviembre de dos mil veintidós,⁵² cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] Al realizar distintas actividades, como el trabajo, las tareas escolares u otras actividades de la vida diaria, las personas pueden presentar estrés, condición que afecta la salud.

El 18 por ciento de quienes viven y trabajan en la Ciudad de México aseguran que **siempre o casi siempre experimentan estrés durante sus traslados, principalmente en el transporte público**; sin embargo, quienes habitan **en municipios conurbados** y en el Estado de México y se desplazan a la capital, **aumenta** hasta 24 y 35 por ciento, respectivamente.

El 80 por ciento de **los usuarios de transporte reportó que sus recorridos son largos**, de 60 a 240 minutos, **que podría ser una de las causas de estrés en las personas**, según **P10**, de la Facultad de Psicología (FP) de la UNAM, quien realizó un estudio durante la pandemia por COVID-19.

El estrés ambiental tiene consecuencias en la salud mental, la calidad de vida de las personas, incluso en la economía. Estudios recientes advierten que **los problemas de movilidad cuestan a los mexicanos cerca de 69 mil millones de pesos**, detalló la directora de la Escuela de Extensión UNAM-San Antonio.

Por otra parte, el titular de la Escuela de Extensión UNAM-Canadá, expresó que **debe haber un cambio en las políticas públicas, con el fin de reestructurar la forma en como nos transportamos.** No obstante, señaló que **también se requiere voluntad individual para cambiar hábitos de transporte.**

Riesgos asociados al transporte, factor principal causante de estrés

La doctorante **P10** argumentó: “No hay una relación directa entre el tiempo de traslado y el estrés, pero sí cuando intervienen variables relacionadas con cómo

52 El cual se podrá consultar mediante el siguiente link: <https://www.elfinanciero.com.mx/salud/2022/11/07/viajar-en-transporte-publico-afecta-tu-salud-la-unam-te-explica/> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

interpretamos y vivimos los riesgos asociados a ese tiempo y la forma en que lo enfrentamos”, según UNAM Global.

Además, expresó que **quienes pasan más tiempo transportándose, con mayor frecuencia evalúan y perciben riesgos, lo que les hace experimentar estrés con mayor regularidad. [...] (Lo destacado es nuestro).**

- **“Tiempo en transporte público afecta a salud mental: psicólogo”.**

Esta nota fue publicada por “ABC NOTICIAS”,⁵³ el seis de marzo de dos mil veintitrés, cuyo contenido se reproduce a continuación:

[...] El experto **P11** señaló que **uno de los primeros impactos en la salud se debe a las horas que los usuarios se privan del sueño.**

Monterrey. - Agotamiento severo, depresión, ansiedad y hasta violencia familiar, son las consecuencias de salud y sociales, generadas por el exceso de horas que las personas pasan arriba de una unidad del transporte público.

El paído-psicólogo, **P11**, explicó que, el primer impacto de salud es causado, en una primera etapa, por **las horas de sueño** de las que se privan los usuarios, y que son **necesarias para un bienestar mental.**

“Repercute muchísimo en cuestiones de depresión, ansiedad, los cambios en el estado de ánimo son bastantes fuertes”.

El especialista explicó que actualmente, la postmodernidad consta de cinco características que hace que el diario vivir sea más complicado: la inestabilidad en la pareja, crisis en la parentalidad, inestabilidad laboral, violencia y problemas de salud mental.

Señaló que **el invertir tiempo en una jornada laboral completa, más otra en tiempos de traslado, ocasiona que las personas sean más propensas a vivir en un estado de violencia familiar y laboral.**

53 Consultable en la siguiente liga de internet: <https://abcnoticias.mx/local/2023/3/6/tiempo-en-transporte-publico-afecta-salud-mental-psicologo-183659.html> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

Dicho impacto, podría revertirse con la realización de actividades extracurriculares o aquellas que pueden hacerse después de trabajar, como ir al gimnasio, pasar tiempo con la familia, tener esparcimiento, o simplemente descansar.

“Según la neurociencia, los cerebros se conectan. Si yo cambio en algo mi química corporal, en automático voy a tener mejor disposición y mayor facilidad de conectar con las personas que me rodean”.

(Lo destacado es nuestro).

La violencia contra la mujer es un problema latente en el Estado y que, en muchas ocasiones, se materializa en los trasportes públicos, lo cual se ha comunicado en diversas notas informativas, cuyo contenido se reproduce a continuación:

- **Incrementan denuncias de abuso y acoso sexual en transporte público de NL**

Esta nota informativa se dio a conocer el veintiocho de noviembre de dos mil veintidós, por “TELEDIARIO”,⁵⁴ cuyo contenido se reproduce a continuación:

“[...] En Nuevo León, la Fiscalía General de Justicia estatal tiene contabilizados entre 2016 y abril de 2022 sólo 95 casos de **abuso y acoso sexual en el transporte público**, pero en contraste, se tiene reporte de que **el 90 por ciento de las mujeres que lo usan, han sido víctimas de algún tipo de violencia**.

Y aunque desde 2021 han aumentado el número de denuncias ante casos de violencia sexual en el transporte público, hasta 2019, el 78.7 por ciento de las mujeres se sentían inseguras en el transporte público.

De acuerdo con el informe de la Organización de las Naciones Unidas sobre la violencia en el transporte público, **en Nuevo León, al menos nueve de cada 10 mujeres han sido víctimas de acoso en este medio**; sin embargo, **las cifras del gobierno son mucho más bajas, ya que el 90 por ciento de ellas no denuncia**.

⁵⁴ El cual se podrá visualizar mediante el siguiente link: <https://www.telediario.mx/comunidad/suben-denuncias-abuso-acoso-sexual-transporte-publico-nl> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

El año con más casos de abuso sexual, de acuerdo con las cifras de la fiscalía, es 2021, con un total de 21 casos; mientras que, **en el caso de acoso sexual, hasta el momento, el año con más casos es 2022**, con 18 en los primeros cuatro meses del año, esto de acuerdo con cifras revisadas en una solicitud de transparencia hecha por MILENIO.

La ONU reporta que el 90 por ciento de **las mujeres que han sufrido este tipo de hechos han decidido no decirlos a las autoridades**. En el 19 por ciento de los casos **porque no le dieron importancia**, el 17 por ciento porque **no confía en las autoridades**, el 17.8 por ciento **porque no sabe cómo hacerlo** y al 12.4 por ciento **le dio miedo**.

Los municipios que cuentan con mayor número de casos son Monterrey con 46, García con 11 casos, Escobedo con ocho casos y Guadalupe con seis casos; todos dentro del área metropolitana en el estado.

Y entre los transportes donde las mujeres perciben más inseguridad está el Metrorrey con un 32 por ciento, el camión de ruta con 41.2 por ciento, el taxi con 52.8 por ciento y por último los taxis por aplicación, ya sea Uber o Didi, con 11.6 por ciento.

Pero además de las cifras oficiales y las estadísticas de organismos internacionales, en redes sociales se han viralizado videos en donde se puede ver a hombre acosando mujeres en el transporte público, ya sea por parte tanto de los trabajadores de los autobuses, como de los pasajeros de las unidades. [...] **(Lo destacado es nuestro)**

- **“¿Cómo vamos? Persiste acoso contra mujeres”**

La referida nota informativa se dio a conocer el tres de marzo de dos mil veintitrés, por “EL NORTE”,⁵⁵ cuyo contenido se reproduce a continuación:

⁵⁵ El cual se podrá visualizar mediante el siguiente link: <https://www.elnorte.com/como-vamos-persiste-acoso-contra-mujeres/ar2563018> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

"[...] Una de cada 7 mujeres en Nuevo León sufrió acoso en el transporte público en el último año, revela la Encuesta de Percepción Ciudadana Así Vamos 2022.

En su sexta edición, este documento elaborado por Cómo Vamos Nuevo León abordó por primera vez este indicador.

Los resultados arrojaron que las miradas morbosas fueron la mayor incidencia, con un 12 por ciento. Luego los piropos obscenos y ofensivos de carácter sexual, con un 7 por ciento.

Sin embargo, especialistas que trabajan con mujeres de sectores vulnerables del Estado consideran que esta cifra se queda corta en la realidad.

"Es mucho más lo que estamos viendo", dijo el psicólogo social P12, coordinador de Supera Joven.

"Si nos vamos a espacios donde las mujeres están siendo desaparecidas como el área de Pesquería, ahí empiezan desde las violencias al cuerpo, desde cómo estoy vestida y cómo me siento atrás del camión con las miradas de todas estas personas".

Cómo Vamos Nuevo León es una organización integrada por asociaciones civiles, cámaras empresariales y universidades que generan datos sobre problemáticas del Estado y desarrollan mecanismos de rendición de cuentas.

Los resultados fueron presentados el martes pasado. Se hicieron entrevistas personales en viviendas a ciudadanos de 18 años o más de todo el Estado.

En tercer sitio de las situaciones de acoso que vivieron las mujeres está el miedo de sufrir un ataque o abuso sexual en el transporte público, con un 6 por ciento. Mientras que un 2 por ciento respondió que tocaron su cuerpo sin su consentimiento.

P13, de Voces de Mujeres en Acción, dice que el acoso en el transporte público es una de las violencias cotidianas que enfrentan todas las mujeres.

"Está bastante complicada la situación porque no pueden denunciar, de repente pasan y les dan una nalgada, les hacen algo y se quedan pensando: '¿qué hago?'", recalca P13.

"Y si se juntan en grupo e intentan hacer algo, luego luego la policía las intenta detener. Hacen una protesta aquí en el Metro porque una mujer sufrió un tocamiento y la policía lo que quiere es detenerlas".

El documento señala que 7 de cada 10 personas consideraron que los piropos en la calle o en el transporte público hacia mujeres son ofensivos y la misma cantidad coincidió en que las mujeres tienen un mayor riesgo de ser agredidas que los hombres.

También se preguntó si las mujeres comparten la responsabilidad de ser agredidas por su forma de vestir.

"Intentamos medir un prejuicio que recae sobre las víctimas de violencia, en donde 42.6 por ciento considera que las víctimas comparten la responsabilidad de ser agredidas por su forma de vestir", dice el documento.

En cuanto a percepción de violencia contra las mujeres, un 37.8 por ciento consideró que la violencia contra las mujeres en los hogares ocurre frecuentemente o siempre, mientras que un 32.5 por ciento percibe lo mismo, pero en la vía pública."

- **“Sigue la violencia contra las mujeres en las rutas urbanas en Nuevo León”.**

Dicha nota informativa se dio a conocer el ocho de marzo de dos mil veintitrés, por el medio de comunicación denominado “POSTA”,⁵⁶ cuyo contenido se reproduce:

“[...] El transporte público para las mujeres representa un lugar de riesgo, que, a pesar de los operativos y que los choferes cuenten con las herramientas para actuar, el acoso sexual dentro de los camiones sigue.

Sin importar edad, niñas, adolescentes y mujeres adultas han llegado a ser víctimas de acoso sexual por parte de usuarios que se aprovechan que las unidades van llenas para cometer sus actos lascivos.

Casos denunciados de acoso sexual en camiones

⁵⁶ El cual se podrá visualizar mediante el siguiente link: <https://www.posta.com.mx/nuevoleon/sigue-la-violencia-contra-las-mujeres-en-las-rutas-urbanas-en-nuevo-leon/v-11466030> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

El Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado (IMA) a través de una solicitud de transparencia detalló a POSTA los casos que se han atendido y denunciado de acoso sexual dentro de las unidades del transporte público, siendo apenas una cifra muy pequeña.

En total en 2022 el IMA ha atendido 11 reportes de usuarias agredidas en rutas urbanas, cifra que está muy por debajo de los números totales de casos, ya que lamentablemente muchas víctimas no se animan a denunciar por temor a consecuencias.

Rutas con más casos de acoso sexual

El problema de acoso sexual a mujeres se da en todas las rutas, sin embargo, de acuerdo al reporte proporcionado por las autoridades, las rutas con más reportes son:

1. Ruta 225, con su ramal Ebanos- Metroplex
2. Ruta 226
3. Ruta 400, ramal 2
4. Ruta 310, ramal Portal de Lincoln
5. Ruta 305
6. Ruta Express
7. Ruta 155 (Servicio de Apoyo)
8. Ruta 68
9. Ruta 105, ramal San Isidro
10. Ruta 126, ramal La Fama
11. Ruta 51, ramal Alameda

¿Qué rutas son las más peligrosas?

De acuerdo la información proporcionada, hay tres destinos en los que se registran más casos de acoso sexual.

En esta ocasión se demuestra que las rutas que van rumbo a Apodaca, Santa Catarina y García son las más peligrosas para las usuarias, sin importar qué camión sea.

Acoso sexual

Al estar normalizada ciertas conductas, el acoso sexual en el transporte público es difícil identificarlo por ello aquí te explicamos en que consiste:

- Rozar sin consentimiento el cuerpo de alguien más
- Tocar partes íntimas
- Fricción de genitales con el cuerpo de alguien más
- Tomar fotografías sin consentimiento
- Mostrar genitales
- Masturbarse
- Acoso verbal

Ante el problema de la falta de un transporte digno, en horas pico se dan aglomeraciones y lamentablemente en ese momento es donde los agresores aprovechan para atacar de forma desapercibida.

Es indispensable alzar la voz, pedir ayuda y en su caso ayudar a las víctimas y darles un espacio seguro hasta que se detenga o aleje el agresor.” **(Lo destacado es nuestro).**

Finalmente, respecto a accidentes ocurridos en el transporte público, se desprende la siguiente nota informativa publicada por “ABC”⁵⁷sobre una joven de dieciocho

⁵⁷ Disponible en la página: <https://abcnoticias.mx/local/2024/5/13/al-caer-de-un-camion-de-la-ruta-327-joven-queda-inmovil-mama-denuncia-falta-de-indemnizacion-216268.html> (Consultada el 20 de mayo del 2024).

años que, en dos mil veintidós, cayó de un camión de la ruta 327, lo cual la dejó inmóvil por lo que su mamá denunció la falta de indemnización, de la cual se desprende lo siguiente:

[...] Desde hace dos años P14 se encuentra postrada en una cama en estado vegetativo a causa de un accidente presuntamente provocado por un chofer de la ruta 327 San Miguel, fue el 06 de octubre de 2022 cuando la joven en ese entonces de 18 años se dirigía a su primer día de trabajo al Parque Industrial ubicado sobre la carretera a Dulces Nombres, en su cruce con la Avenida Las Américas, en Apodaca cuando P14 pidió bajarse del camión de la ruta 327, el chofer identificado como P15...arrancó antes de tiempo y con las puertas abiertas provocando que la joven cayera, afectando para siempre su vida, el accidente ocasionó que la joven perdiera el 40% de su cerebro, la vista, el habla, daños motrices y su familia acusa a la ruta y a la aseguradora Qualitas de no hacerse responsable de los hechos...

P15 llegó a Monterrey procedente de Xonotla, en el municipio de Zacatlán, Puebla con la esperanza de hallar un empleo para ayudar a su madre P16 quien trabaja en el campo y es de origen indígena, la madre de P15 tuvo que viajar a Monterrey para hacerse cargo de su hija quien ya no podrá cumplir el sueño de ingresar al ejército y comprar una casa...

P14 actualmente tiene 20 años y cuenta con una traqueotomía y sonda gástrica para su alimentación, además **requiere de muchos cuidados médicos, tratamientos, pañales y terapias que se vuelven cada vez más difíciles de costear**, P16 explicó que hubo irregularidades en el proceso de reparación de daños, ya que no entendió en tu totalidad los acuerdos por falta de un traductor, aunque cuentan con el apoyo y refugio que les ha brindado desde hace 2 años la Casa de las Mujeres Indígenas en Nuevo León, no ha sido suficiente pues la denuncia interpuesta en la Fiscalía de Justicia no ha prosperado y la ruta 327 San Miguel sigue sin pagar la reparación de los daños [...] **(Lo destacado es nuestro).**

5. MARCO JURÍDICO

Para mayor claridad expositiva, el marco jurídico se dividirá en cuatro apartados:

- **El primero:** relacionado, única y exclusivamente, con el derecho a la movilidad;
- **El segundo:** relacionado con otros derechos humanos íntimamente relacionados con el derecho a la movilidad, debido a la transversalidad de este derecho y en virtud de que su ejercicio posibilita el ejercicio de otros derechos humanos;
- **El tercero:** relacionado con los grupos de atención prioritaria y la interseccionalidad, y
- **El cuarto:** relacionado con el derecho a una buena administración pública.

5.1. Sobre el derecho a la movilidad

En la Constitución Federal el derecho a la movilidad se encuentra previsto en el párrafo 17 de su artículo 4to, el cual establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Conforme a esto, el derecho a la movilidad es universal y para que tenga eficacia material es necesario que se ejerza bajo las condiciones mencionadas.

Por su parte, del artículo 115, fracción VI, de la Constitución Federal se advierte que cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, los Municipios involucrados, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.

Por ende, las entidades federativas tienen la obligación, de manera conjunta y coordinada, con los municipios que forman una continuidad demográfica, de planear

y regular, en sus respectivos ámbitos de competencia, la movilidad y seguridad vial de dichas entidades federativas.

Ahora bien, la Ley General en su artículo 1, establece que dicho Ordenamiento:

- Es de orden público, interés social y de observancia general en todo el territorio nacional;
- Tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Además, entre otros objetivos tiene los siguientes:

- Priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente, de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- Que disminuyan los impactos negativos sociales y al medio ambiente;
- Reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y la seguridad vial;
- Determinar mecanismos y acciones que promuevan, fomenten y permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, y
- Establecer mecanismos y acciones para salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

Como se puede advertir, uno de los aspectos prioritarios es el traslado de las personas, destacadamente, de quienes pertenecen a grupos de atención prioritaria, máxime cuando convergen vulnerabilidades interseccionales.

Esto significa que las personas son el eje rector de la movilidad, de tal modo que las políticas que se implementan para su desarrollo en las entidades federativas deben de tomar en cuenta, en todo momento, este principio en su planeación, desarrollo y aplicación, debido a que estas tienen su origen y destino a la satisfacción de las necesidades de la población.

Como se indicó, uno de los objetivos de la Ley General es la disminución de los impactos negativos sociales y al medio ambiente, es decir, a favor de la comunidad y el entorno en que esta se desenvuelve, el cual permite, a su vez, la preservación y ejercicio de otros derechos.

Se busca reducir las muertes y lesiones de las personas, bajo un enfoque de sistemas seguros, mediante la implementación de mecanismos y acciones para preservar los derechos a la vida y a la integridad física, así como de aquellas que se requieran para promover, fomentar y garantizar de manera plena el ejercicio del derecho a la movilidad.

Como se pudo advertir, al igual que la Constitución Federal, la Ley General establece que, para que el derecho a la movilidad se ejerza de manera plena, para su ejercicio deben de estar presentes las condiciones y/o principios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.⁵⁸

Adicionalmente, con relación a la accesibilidad a la información, las personas tienen derecho a planear sus viajes, para lo cual la autoridad debe de facilitar, entre otros aspectos, los horarios de operación del transporte público, las frecuencias de paso, así como las áreas de ascenso y descenso.⁵⁹

⁵⁸ De acuerdo con lo establecido en el artículo 4.

⁵⁹ Artículo 19. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y

La inclusión e igualdad implica que el Estado debe atender, valga la redundancia, de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad.

La infraestructura de los camiones debe permitir que todas las personas puedan ejercer plenamente, de manera digna y con la máxima autonomía posible su derecho a la movilidad, garantizando la equiparación de las oportunidades de la población, para hacer efectivo su derecho a la movilidad.⁶⁰

Lo anterior implica que el Estado identifique las necesidades de la población, la adecuación de la infraestructura y/o implementación de instrumentos o dispositivos, con la finalidad de que se permita a las personas acceder de manera eficaz y satisfactoria al uso del transporte público.

Un ejemplo pudiera ser la implementación de rampas y sistemas de retención para sillas de ruedas, además, de la adopción de las medidas que se requieren para hacer efectivo este derecho a todas las personas.

Lo expuesto guarda consistencia con lo establecido en el artículo 9 de la Ley General, que a la letra dice:

“[...] La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño

descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

⁶⁰ Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

[...]” (Lo destacado es nuestro)

El derecho a la movilidad tiene una dualidad: por un lado, es un derecho humano en sí mismo; y, por otra parte, permite hacer efectivos otros derechos, de tal modo que su repercusión positiva o negativa se encuentra ligada con el grado en el cual las personas acceden materialmente a bienes o servicios, como se puede apreciar del contenido del artículo 10 de la Ley de Movilidad que establece que tal derecho permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Las personas tienen derecho a elegir la forma de trasladarse, lo que implica una obligación para las autoridades de poner a disposición de la población diversos medios de transporte público, como se desprende de la Ley General cuando define la multimodalidad,⁶¹ que implica ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado.⁶²

Para que las autoridades den cumplimiento a lo expuesto, deberán diseñar y operar el sistema de movilidad, respetando los siguientes criterios:⁶³

- **Ajustes razonables:** para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que

⁶¹ Artículo 20. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago

⁶² Glosario de la Ley General.

⁶³ De acuerdo con lo establecido en el artículo 22.

las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

- **Diseño universal:** dado que todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
- **Perspectiva de género:** porque el sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
- **Pluriculturalidad y multilingüismo:** ya que el espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas y sordas hablantes de lenguas de señas.
- **Prioridad en el uso de la vía:** dado que el sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Ahora bien, la Constitución Local, en su artículo 49, establece que: 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.

En el desarrollo de políticas y obras públicas, el Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, darán prioridad a peatones y conductores de vehículos no motorizados y se fomentará la cultura de la movilidad sustentable.

Además de los principios establecidos en la Constitución Federal se tiene que, el derecho a la movilidad implica que las personas tengan un transporte público digno, con altos niveles de cobertura territorial, así como que, para favorecer al usuario la prestación de este servicio será a través de un sistema integral.

En la Ley de Movilidad, con relación a lo establecido en el artículo 1, se advierte en esencia, lo siguiente:

- La Ley es de orden público e interés social y de observancia general en el Estado.
- Tiene por objeto garantizar el derecho humano a la movilidad reconocido en el artículo 49 de la Constitución Local.

Entre sus objetivos se encuentran los siguientes:

- Priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- Que disminuyan los impactos negativos sociales y al medio ambiente;
- Reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y la seguridad vial;
- Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad y seguridad vial;

- **Regular las concesiones para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros**, los contratos administrativos de operación, así como los permisos para la provisión de servicios para la movilidad;
- Determinar mecanismos y acciones que promuevan, fomenten y permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, y
- Establecer mecanismos y acciones para salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

Del artículo segundo de la Ley de Movilidad se tiene que, es de utilidad pública e interés general, entre otros aspectos, lo siguiente:

- I. La prestación de los servicios de transporte en el Estado ofrecida ya sea en forma directa o mediante concesiones que brinden certeza jurídica al prestador o concesionario y al usuario y excepcionalmente mediante permisos de transporte público;
- II. El fácil acceso a la información del sistema de transporte y el sistema de movilidad, y
- III. **La seguridad y comodidad de las personas** que utilicen todos los servicios de transporte e infraestructura para la movilidad en el Estado.

De lo anterior se tiene que, **la prestación del transporte** para garantizar el derecho de las personas a la movilidad **le corresponde al Estado**, de manera directa y/o indirecta.

Las formas mediante las cuales el Estado puede prestar el servicio de transporte son las siguientes:

- **Directamente;**
- **Indirectamente:**
 - Mediante concesiones y,
 - Excepcionalmente mediante permisos.

Lo anterior guarda relación con lo establecido en el artículo 8 de la Ley de Movilidad:

XXVIII. **Concesión:** Acto jurídico administrativo con elementos contractuales y regulatorios, por el cual en los términos de esta Ley **se confiere** a una persona física o moral **la condición y poder jurídico para ejercer obligaciones y derechos en la explotación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Estado** y/o de la infraestructura especializada o servicios conexos asociadas al mismo;

XXX. **Contrato Administrativo de Operación:** Instrumento jurídico a través del cual el Ejecutivo del Estado, por sí o a través del Instituto, **contrata** en los términos de esta ley **los servicios de operación de una o más unidades para la prestación del servicio público de transporte en las rutas que le sean asignadas**. La contraprestación podrá ser establecida en **modalidad de pago por kilómetro recorrido**, kilómetro recorrido-pasajero, o por día de servicio, según lo determine la Junta de Gobierno;

Adicional a lo expuesto, con relación al derecho de accesibilidad a la **información**, se agrega la característica de que esta **debe de estar disponible** de tal forma que las personas puedan **acceder fácilmente**.

Por otro lado, con relación a las condiciones de los camiones que permitan su funcionamiento óptimo, se suma el hecho de que, **los traslados deben de realizarse bajo un enfoque de seguridad y de comodidad**.

El artículo 4 de la Ley de Movilidad, señala que **el fin de la movilidad como derecho humano**, es el siguiente:

“[...] el **que toda persona pueda trasladarse y disponer de un sistema integral de movilidad** y de calidad, **suficiente**, y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual **deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos**, por lo que **las personas serán el centro del diseño y del desarrollo** de los planes, programas, estrategias, **acciones en la materia**, tanto **en zonas urbanas como rurales**. [...]”

El servicio de transporte debe de ser suficiente para hacer frente a la demanda requerida por la población, para la satisfacción de sus necesidades, debiendo de cumplir con lo siguiente:⁶⁴

- Es un medio de traslado que **se ofrece al público en general**.
- El servicio es **de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpido**.
- Este **sujeto a horarios establecidos** y criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o permisos.

Con relación a lo expuesto en el artículo 4 de que el servicio de transporte debe darse en las zonas urbanas y rurales, debe mencionarse que, existe el **transporte regional**,⁶⁵ consiste en la prestación para pasajeros fuera del área metropolitana o del área conurbada de Monterrey.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 13, establece que toda persona tiene derecho a circular libremente.

⁶⁴ De acuerdo con la fracción CXX del artículo 8.

⁶⁵ De acuerdo con la fracción CXXI del artículo 8.

Por su parte, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, en su artículo 12, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular libremente por él.

La Convención Americana sobre Derechos Humanos, en su artículo 22, indica que toda persona que se halle legamente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo.

En tanto que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 18 y 20, señala que los Estados deben reconocer el derecho de las personas en situación de discapacidad a la libertad de desplazamiento, en igualdad de condiciones con las demás, así como adoptar las medidas necesarias y efectivas para asegurar que estas personas gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

Asimismo, la Convención Interamericana sobre los Derechos de las Personas Adultas Mayores, refiere en su artículo 15, sobre el derecho a la libertad de circulación, lo que a la letra dice:

“La persona mayor tiene derecho a la libertad de circulación, a la libertad para elegir su residencia y a poseer una nacionalidad en igualdad de condiciones con los demás sectores de la población, sin discriminación por razones de edad.”

Los Estados Parte adoptarán medidas destinadas a garantizar a la persona mayor el ejercicio efectivo de dichos derechos”

En su artículo 26, establece de manera específica el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, a manera que expresa que la persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico, cultural y a su movilidad personal, señalando que para que se garantice y la persona mayor pueda vivir de manera independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte tienen la obligación de adoptar medidas que aseguren no solo el acceso sino la igualdad en condiciones, para temas de transporte, información y comunicaciones como es el caso de las tecnologías de la información.

Así mismo, los Estado deben identificar y eliminar obstáculos o barreras de acceso, igualmente adoptar medidas pertinentes para desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público, asegurándose de que se consideren los aspectos de accesibilidad para las personas mayores.

Lo anterior, sin dejar de lado, que se propicie un acceso a tarifas preferenciales o gratuitas en los servicios de transporte para las personas mayores, e incluso deben promover iniciativas para que haya asientos exclusivos para estas personas, identificados con la señalización correspondiente.

5.2. Sobre la relación del derecho humano a la movilidad con otros derechos humanos

El derecho a la movilidad está intrínsecamente relacionado con otros derechos humanos. Por ejemplo, el derecho a una vida digna, al trabajo o a la educación se vería mermada si la persona no tiene la capacidad de desplazarse y acceder a distintas opciones de cada uno de los derechos antes referidos. Sin una adecuada movilidad, las personas pueden enfrentarse a limitaciones para buscar, mantener o cambiar de vivienda, trabajo o institución educativa, afectando directamente la capacidad de disfrutar de un nivel de vida adecuado.

Debido a la naturaleza interdependiente, una movilidad apropiada es primordial para garantizar el ejercicio efectivo de otros derechos y disfrutar diversos servicios que resultan esenciales para el desarrollo integral.

5.2.1. A la igualdad y no discriminación

El derecho a la igualdad y a no ser discriminado es fundamental en cualquier sociedad que se considere justa, pues estos garantizan que todas las personas sin importar su origen, género, orientación sexual, religión o cualquier otra característica sean tratadas con equidad y respeto bajo la ley.

La Constitución Federal, prohíbe todas las formas de discriminación, atento a lo establecido en el quinto párrafo del artículo 1:

“(…) Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones 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 (…)”.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos establece, claramente, el principio de igualdad y no discriminación destacando el artículo 2, en el cual asienta que toda persona posee todos los derechos y libertades que en el mismo instrumento se proclaman, sin distinción alguna ya sea por su raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política, su posición económica, entre otras.

El artículo 7 de la referida Declaración dispone que todas las personas son iguales ante la ley y tienen los mismos derechos a ser protegidos por esta, contra cualquier tipo de discriminación.

A su vez, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, dispone que los Estados Parte se comprometen a respetar y a garantizar a todos los individuos los derechos que se reconocen en el mismo Pacto, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

En el artículo 26 del mismo tratado, se establece que todas las personas son iguales ante las leyes y tienen derecho a que estas las protejan sin discriminación, por lo que la misma ley debe de prohibir toda discriminación y garantizar protección igual y efectiva contra cualquiera por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

En la misma esencia, la Convención Americana y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, hacen referencia a la obligación que tiene los Estados de respetar los derechos y libertades, garantizando su ejercicio a todas las personas sin discriminación de ninguna índole, que todos son iguales ante la ley y que se debe de asegurar a los hombres y a las mujeres igual título a gozar de todos los derechos.⁶⁶

5.2.2. A la educación

El derecho a la educación constituye un derecho fundamental que garantiza el acceso a todas las personas a una educación de calidad sin discriminación de ninguna índole no es solo un instrumento para el desarrollo individual, sino que coadyuva al desarrollo de sociedades más justas, equitativas y democráticas.

Al respecto, los artículos 1 y 2 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos establecen, que toda persona tiene derecho a la educación y esta debe tener por objeto el pleno desarrollo de la personalidad humana y el fortalecimiento del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales.

Del mismo modo, este derecho que se encuentra previsto en el artículo 13 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el cual en esencia señala que los Estados Parte reconocen el derecho de toda persona a la educación, por lo que establece que esta debe ser asequible y accesible.

En relación, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, dispone en su artículo 24, que los Estados reconocen el derecho de las personas en situación de discapacidad a la educación, por lo que deben asegurar un sistema de educación que sea inclusivo, que deben priorizar el desarrollo del potencial humano y el sentido de la dignidad, además de buscar que se participe de manera

⁶⁶ Convención Americana, artículo 24 y Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en su artículos 2 y 3.

efectiva en una sociedad libre y en general que no exista exclusión por la situación de discapacidad, por lo que se deben de hacer los ajustes razonables para la accesibilidad.

Así también, la Convención Interamericana Sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, refiere en su artículo 20 del derecho a la educación, que las personas mayores tienen también derecho a la educación en igualdad de condiciones y sin discriminación,

5.2.3. Al trabajo, a un nivel de vida adecuado, al descanso y al disfrute de tiempo libre

El derecho al trabajo, a un nivel de vida adecuado, al descanso y al disfrute del tiempo libre son fundamentales para una sociedad justa y equitativa, garantizar estos derechos contribuye al bienestar y la dignidad de todas las personas.

Se ha de aclarar que el derecho al trabajo no implica únicamente que haya oportunidades de empleo, sino que se de en condiciones laborales justas y seguras, con la posibilidad de desarrollarse profesionalmente. A su vez, un nivel de vida adecuado abarca el acceso a una vivienda, a la alimentación, a la salud, educación y todos los elementos que permitan tener una vida digna.

El descanso y el disfrute del tiempo libre resultan esenciales para la salud mental y emocional y para cultivar relaciones personales, en conjunto estos derechos son fundamentales y deben ser no solo protegidos sino promovidos por el gobierno y la sociedad.

La Constitución Federal, dispone que toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad, así como a una vivienda digna y decorosa, y el Estado debe de garantizar este derecho.⁶⁷

⁶⁷ Artículo 4.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 23, garantiza a todas las personas el derecho al trabajo. Esto se refiere a que cada individuo tiene la libertad de elegir su ocupación y de desempeñarlo en condiciones equitativas y satisfactorias, además, implica que se deberá recibir un salario igual por un trabajo de igual valor, enfatizando en que las personas no podrán ser objeto de discriminación en el ámbito laboral.

El instrumento antes referido reconoce el derecho de toda persona a satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales esenciales para preservar su dignidad. Esto implica que toda persona tiene derecho al descanso, a disfrutar de su tiempo libre y a tener un nivel de vida adecuado que garantice su bienestar y el de su familia. Dicho bienestar abarca el asegurar la salud, el bienestar, la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y servicios sociales necesarios para vivir de manera digna.⁶⁸

La Convención Americana sobre Derechos Humanos, en su artículo 26 hace referencia al desarrollo progresivo de los derechos económicos, sociales, científicos y culturales, donde dispone que los Estados parte de esta, deben comprometerse a adoptar medidas para avanzar progresivamente hacia la plena efectividad de los derechos de las normas contenidas en la Carta de Organización de los Estados Americanos, la cual dispone en su artículo cuarenta y cinco:

“Los Estados miembros, convencidos de que **el hombre sólo puede alcanzar la plena realización de sus aspiraciones dentro de un orden social justo, acompañado de desarrollo económico y verdadera paz**, convienen en dedicar sus máximos esfuerzos a la aplicación de los siguientes principios y mecanismos:

a) Todos los seres humanos, sin distinción de raza, sexo, nacionalidad, credo o condición social, **tienen derecho al bienestar material y a su desarrollo espiritual, en condiciones de libertad, dignidad, igualdad de oportunidades y seguridad económica;**

⁶⁸ En su artículo 22, 24 y 25.

b) **El trabajo** es un derecho y un deber social, **otorga dignidad a quien lo realiza y debe prestarse en condiciones que**, incluyendo un régimen de salarios justos, **aseguren la vida, la salud y un nivel económico decoroso para el trabajador y su familia**, tanto en sus años de trabajo como en su vejez, o cuando cualquier circunstancia lo prive de la posibilidad de trabajar”

El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales estima que el derecho a trabajar comprende el derecho de toda persona a ganarse la vida, por lo que los Estados Parte deben adoptar medidas que aseguren su efectividad, mediante programas, normas o técnicas encaminadas a conseguir un desarrollo económico, social y cultural, así como condiciones que garanticen la libertad económica.⁶⁹

Así también, toda persona tiene derecho a gozar de condiciones de trabajo que sean equitativas y satisfactorias, es decir que le den una remuneración, salario equitativo, condiciones de existencia dignas, seguridad e higiene, descanso, el disfrute de tiempo libre, y en general a un nivel de vida que sea adecuado.⁷⁰

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, también reconoce el derecho a vivir en la comunidad con igualdad de condiciones, pues el Estado debe de adoptar medidas efectivas para facilitar el pleno goce de este derecho, para que las personas en situación de discapacidad tengan acceso a una variedad de servicios para facilitar su existencia y su inclusión, ligado a que las personas en situación de discapacidad tienen derecho a trabajar en igualdad de condiciones, a tener la oportunidad de ganarse la vida, en un entorno inclusivo y accesible, que les pueda brindar un nivel de vida adecuado donde se incluya alimentación, vestido, vivienda, así como también el acceso a los servicios de agua potable, pero además acceso a los dispositivos de asistencia o los necesarios a

⁶⁹ En su artículo 6.

⁷⁰ En su artículo 7 y 11.

precios asequibles para atender las necesidades que derivan de su situación de discapacidad.⁷¹

En añadido, la Convención Interamericana Sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, establece que los Estados deben de adoptar las medidas necesarias para garantizar a las personas el derecho a vivir con dignidad en la vejez,⁷² también el derecho a que tomen sus propias decisiones, a una vida autónoma e independiente, en igualdad de condiciones con mecanismos para ejercer sus derechos, pero además tener acceso a una variedad de servicios de asistencia u otra índole para facilitar su existencia y su inclusión a la comunidad, evitando el aislamiento⁷³.

A su vez, el mismo ordenamiento contempla que la persona adulta mayor también tiene derecho al trabajo digno y decente, a la igualdad de oportunidades y de trato al respecto de los otros trabajadores, y también tiene derecho a la recreación física y el esparcimiento.⁷⁴

5.2.4. A la información

El derecho a la información es fundamental en una sociedad democrática, ya que garantiza el acceso de las personas a la información necesaria para participar en la vida política, social y cultural.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, hace referencia a la libertad de expresión, de opinión y de acceso a la información que tiene toda persona, pues dispone en su artículo veintiuno, que los Estados deben de adoptar las medidas para que las personas en situación de discapacidad puedan tener el derecho a la libertad de expresión y de opinión, pero también para poder

⁷¹ Artículo 27 y 28.

⁷² Artículo 6.

⁷³ Artículo 7

⁷⁴ Artículo 18 y 22.

recabar información e ideas en igualdad de condiciones con los demás, así como facilitarles información dirigida al público general oportuna y sin costos adicionales, reconociendo y promoviendo la utilización de la lengua de señas, el braille, en los modos, medios y formatos que sean accesibles a las personas en situación de discapacidad.

Además, la Convención Interamericana Sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, también hace referencia al derecho a la libertad de expresión, de opinión y de acceso a la información, pues en su artículo 14, dispone que las personas mayores tienen derecho a la libertad de expresión y de opinión, así como de acceso a la información al igual que los demás grupos de población por lo que los Estados deben de adoptar las medidas para que este derecho se haga efectivo.

5.2.5. Al reconocimiento a la personalidad jurídica, la seguridad personal y otros derechos

En muchos de los diversos instrumentos normativos internacionales en los cuales México forma parte, se encuentran materializados derechos fundamentales. En la Declaración Universal de los Derechos Humanos, se menciona el derecho a la vida, a la libertad, a la seguridad personal y al reconocimiento de la personalidad jurídica de todo ser humano.⁷⁵

Así también, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, reconoce el derecho de toda persona a la libertad, a la seguridad personal y a la personalidad jurídica.⁷⁶

Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, además de abordar los derechos previamente mencionados, amplía su alcance al abordar el derecho a la integridad personal. Este derecho garantiza que todas las personas

⁷⁵ Conforme a sus artículos 3 y 6.

⁷⁶ En sus artículos 9 y 16.

gocen de seguridad no únicamente física, sino también psicológica y moral. Por lo tanto, queda prohibido cualquier acto de tortura, pena o todo trato cruel, inhumano o degradante que atente contra la integridad de las personas.

Lo anterior, lo abarca con las personas privadas de su libertad, a quienes se les deberá tratar con respeto y dignidad inherente a su calidad como ser humano, ya que dicho derecho a la honra como al reconocimiento de la dignidad, es universal, por lo cual no hay excepciones.⁷⁷

El artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales establece el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.

Refiriéndose al hablar de “el más alto nivel posible de salud física y mental”, al estado completo de bienestar físico, mental y social, no solo a la ausencia de enfermedades. Esto obliga al Estado al estado a tomar las medidas necesarias para que todas las personas alcancen su máximo potencial de salud y bienestar.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 12, establece que las personas con discapacidad tienen derecho a su personalidad jurídica, esto conlleva a reconocer que:

- Son sujetos de derechos y obligaciones.
- Tienen capacidad jurídica para defender sus derechos.
- Los Estados Parte están obligados a reconocer y proteger la personalidad jurídica de ellos.

⁷⁷ Artículos 3, 5 y 11.

Dicha convención, además reconoce el derecho de las personas con discapacidad a que se les respete su integridad física y mental en igualdad de condiciones, derecho que ya fue explicado anteriormente.

En el artículo 9 de la Convención Interamericana Sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, se decretó que las personas mayores tienen derecho a la seguridad, a una vida sin violencia,⁷⁸ al trato digno, así como ser valorados y respetados, independientemente de cualquier característica personal del individuo. Posteriormente, refiere que los Estados parte reafirman el derecho de estas personas al reconocimiento de su personalidad jurídica.⁷⁹

5.2.6. El derecho a la salud

Tanto el Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales como el Protocolo de San Salvador,⁸⁰ disponen que las personas tienen el derecho al disfrute del **más alto nivel posible de salud física y mental**, para lo cual el Estado debe adoptar, como medida de atención primaria, la salud y la asistencia sanitaria esencial, puestas al alcance de todas las personas.⁸¹

Así también, la Declaración Universal de Derechos Humanos en su artículo 25, reconoce el derecho de las personas a la salud y a las asistencias médicas. Este principio fundamental, establece que, sin distinción alguna, todas las personas, tienen el derecho a un nivel de vida adecuada, que les asegure salud y bienestar.

La Constitución Federal, reconoce el derecho que tienen todas las personas a la protección de la salud. En su artículo 4, sienta las bases para el desarrollo de un sistema de salud que garantice el acceso universal a los servicios médicos, además

⁷⁸ Del mismo artículo se señala como violencia contra la persona mayor a cualquier acción o conducta que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la persona mayor, tanto en el ámbito público como en el privado.

⁷⁹ Artículo 30.

⁸⁰ Artículos 12 y 10 respectivamente.

⁸¹ Artículos 10.1 y 10.2, inciso a.

dispone las obligaciones del Estado de proteger la salud de la población y promover medidas para mejorar las condiciones de vida.

Ahora bien, la Ley General de Salud, en su artículo 1, establece el derecho a la protección de la salud de todas las personas, contempla las bases y modalidades para acceder a los servicios de salud, distribuye competencias y señala los casos de concurrencia entre la Federación y las entidades federativas sobre salubridad general.

Además, tiene como finalidad las siguientes:

- El bienestar físico y mental de la persona, para contribuir al ejercicio pleno de sus capacidades;
- La prolongación y mejoramiento de la calidad de la vida humana;
- La protección y el acrecentamiento de los valores que coadyuvan a la creación, conservación y disfrute de condiciones de salud que contribuyan al desarrollo social;

La Constitución Local establece un principio fundamental, el cual es que **todas las personas tienen derecho a la protección de su salud, tanto física como mental**. Este derecho se materializa a través de políticas públicas que garantizan el acceso a servicios de salud de calidad para toda la población.

Así también, reconoce que, para tener una vida digna y plena, es necesario tener como elemento a la salud y, por lo tanto, el Estado debe garantizar que las personas tengan la oportunidad de recibir la atención médica necesaria.

La Ley Estatal de Salud reglamenta el derecho a la protección de la salud de las personas, además establece las bases y modalidades de acceso a los servicios de salud.

Dicha ley, señala el derecho a la protección a la salud, el cual es un derecho fundamental de todos los habitantes del Estado. Por lo anterior, el Estado tiene la obligación de crear las condiciones adecuadas para que las personas disfruten de un bienestar físico, mental y social, prolongar la calidad de vida, proteger y acrecentar los valores relacionados a la salud y acceder a servicios de salud de calidad.

En términos de esta ley, le corresponde al Estado, en materia de salubridad local, normar y controlar los aspectos sanitarios relativos al transporte estatal y municipal.

5.2.7. La dignidad como principio y como regla jurídica

La dignidad humana se encuentra reconocida en los artículos 1, último párrafo;⁸², 2, apartado A, fracción II; 3, fracción II, inciso c); y 25

de la Constitución Federal y se proyecta como un bien jurídico inherente al ser humano merecedor de la más amplia protección jurídica.

Dicho principio establece el mandato constitucional -dirigido a las autoridades- de preservar el núcleo más esencial del ser humano por el mero hecho de serlo y, por lo tanto, el derecho de tratarse como tal y no como objetos, así como a no ser humillados, degradados, envilecidos o cosificados.

El derecho al trato digno se refiere a la posibilidad que tiene toda persona de hacer efectivas las condiciones jurídicas y materiales de trato, acordes con las expectativas en un mínimo de bienestar reconocidas por el orden jurídico.⁸³ Implica un derecho que tiene como contrapartida la obligación de toda persona del servicio público de abstenerse de realizar determinadas conductas, particularmente los

⁸² Cuando reconoce que todas las personas son titulares de los derechos reconocidos en la propia Constitución Federal y en los tratados internacionales en materia de derechos humanos en los que el Estado Mexicano es parte y cuándo prohíbe toda discriminación que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

⁸³ Soberanes Fernández, José Luis (2008), Coordinador del Manual para las calificaciones de hechos violatorios de los derechos humanos, México, Editorial Porrúa/CNDH, 2008, página 273.

tratos humillantes, vergonzosos o denigrantes que coloquen a la persona en, condición de no hacer efectivos sus derechos, teniéndose como bien jurídico protegido un trato respetuoso dentro de las condiciones mínimas de bienestar.

A partir de esta idea se reconocen, entre otros:

- La superioridad de la persona frente a las cosas;
- La paridad entre las personas;
- La individualidad del ser humano;
- La libertad y la autodeterminación;
- La garantía de la existencia del mínimo vital; y,
- La posibilidad real y efectiva del derecho de participación en la toma de decisiones.

Lo expuesto se puede advertir de la jurisprudencia de rubro “DIGNIDAD HUMANA. CONSTITUYE UNA NORMA JURÍDICA QUE CONSAGRA UN DERECHO FUNDAMENTAL A FAVOR DE LAS PERSONAS Y NO UNA SIMPLE DECLARACIÓN ÉTICA.”, emitida por la Primera Sala de la SCJN,⁸⁴ así como de la tesis de rubro “DIGNIDAD HUMANA. CONSTITUYE UN DERECHO FUNDAMENTAL QUE ES LA BASE DE LOS DEMÁS DERECHOS HUMANOS RECONOCIDOS CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONALMENTE.”, emitida por el Décimo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito.⁸⁵

La relevancia de la dignidad humana se pone de manifiesto en la medida de que ha sido reconocida en diversos instrumentos internacionales de los que México es

⁸⁴ Jurisprudencia 1a./J. 37/2016 (10a.), localizable en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 33, agosto de 2016, Tomo II, página 633, Décima Época, registro 2012363.

⁸⁵ Tesis I.10o.A.1 CS (10a.), localizable en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 54, mayo de 2018, Tomo III, Décima Época, página 2548, registro 2016923.

parte, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos; la Convención Americana;⁸⁶ el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales; así como la Declaración y Programa de Acción de Viena.

En suma, la dignidad, como principio y como norma, implica que:

- Todas las personas son iguales ante la ley.
- No debe prevalecer discriminación alguna que atente contra la dignidad humana.
- Se reconoce el valor superior de la dignidad humana.
- En el ser humano la dignidad debe ser respetada, porque constituye un derecho fundamental, que, a su vez, es base y condición de todos los demás, que consiste en el derecho a ser reconocido a vivir en y con la dignidad.
- De la dignidad se desprenden todos los demás derechos, en cuanto a que son necesarios para que las personas desarrollen integralmente su personalidad.
- Dentro de esos derechos se encuentran, entre otros, la integridad física y psíquica, el libre desarrollo de la personalidad y el propio derecho a la dignidad personal.
- Aún y cuando estos derechos personalísimos no se enuncian expresamente en la Constitución Federal, están implícitos en los tratados internacionales y deben entenderse como derechos derivados del reconocimiento al derecho a la dignidad humana, pues solo a través de su pleno respeto es posible hablar de un ser humano en toda su dignidad.⁸⁷

⁸⁶ Cuanto contempla, en su artículo 11, la protección a la honra y a la dignidad, al señalar que toda persona tiene derecho al respeto y reconocimiento de estas y que, por ende, debe contar con la protección contra injerencias o ataques a estas.

⁸⁷ Cfr. al respecto la tesis P. LXV/2009, de rubro "DIGNIDAD HUMANA. EL ORDEN JURÍDICO MEXICANO LA RECONOCE COMO CONDICIÓN Y BASE DE LOS DEMÁS DERECHOS

- Impregna todas las normas constitucionales y convencionales y dota de contenido formal y material al resto de nuestro universo jurídico.

5.2.8. Sobre el derecho al mínimo vital

La SCJN⁸⁸ se ha pronunciado respecto al derecho al mínimo vital, también conocido como mínimo existencial, en los siguientes términos:

- Se concibe como un derecho fundamental.
- Se apoya en la concepción de un Estado Social de Derecho.
- Los principios que lo inspiran son, fundamentalmente, la dignidad humana y la solidaridad
- Cobra vigencia a partir de la interpretación sistemática de los artículos 1, 3, 4, 13, 25, 27, 31, fracción IV, y 123 de la Constitución Federal;
- También se desprende del contenido del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, así como del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, conocido como "Protocolo de San Salvador".
- Está conformado por la satisfacción y protección de diversas prerrogativas que, en su conjunto, forman la base, a partir de la cual las personas cuentan con las condiciones mínimas para desarrollar un plan de vida autónomo y de participación en la vida democrática,⁸⁹ por lo que se erige como un presupuesto

FUNDAMENTALES.”, emitida por el Tribunal Pleno de la SCJN, localizable en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXX, diciembre de 2009, página 8, registro digital 165813.

⁸⁸ Cfr. al respecto la tesis de rubro “DERECHO AL MÍNIMO VITAL. CONCEPTO, ALCANCES E INTERPRETACIÓN POR EL JUZGADOR.”, localizable en el Semanario Judicial de la Federación, febrero de 2013, registro digital 2002743.

⁸⁹ Por ejemplo, educación, vivienda, salud, salario digno, seguridad social y medio ambiente, entre otros.

de un Estado Constitucional y Democrático de Derecho, pues si se carece de este mínimo existencial, las coordenadas centrales del orden constitucional carecen de sentido.

- Los derechos y libertades fundamentales, al ser interdependientes e indivisibles, fijan la determinación de un mínimo de subsistencia digna y autónoma, universal para todas las personas, con expectativas de progresividad.
- Este derecho coincide con las competencias, condiciones básicas y prestaciones sociales necesarias para que las personas puedan llevar una vida libre del temor y de las cargas de la miseria o de necesidades insatisfechas que limiten sus libertades.
- Abarca todas las medidas positivas o discriminaciones positivas necesarias para evitar que la persona se vea reducida en su valor intrínseco como ser humano, por no contar con las condiciones materiales que le permitan llevar una existencia digna. Bajo esta lógica y dado que los derechos humanos son interdependientes,⁹⁰ el derecho a la movilidad debe cubrir ciertas características, contempladas en las normas constitucionales, convencionales, legales y reglamentarias, para alcanzar el mayor goce y ejercicio.

Esto significa que, el acceso a la movilidad se vuelve fundamental para obtener el grado de satisfacción necesario por las personas, con la finalidad de asegurar una vida digna.

Así, la accesibilidad y asequibilidad de la movilidad, es condicionante para el ejercicio de otros derechos, como la salud, la alimentación o la vivienda, por mencionar solo algunos derechos que deben poseer todas las personas para hacer frente a sus necesidades más básicas.

⁹⁰ Es decir, están vinculados entre sí y son indivisibles, ya que no pueden separarse o fragmentarse unos de otros.

Es pertinente mencionar que diversos tribunales en América Latina se han pronunciado respecto a este tema, por ejemplo:

- La Corte Constitucional de Colombia ha señalado que el derecho al mínimo vital implica cubrir las necesidades básicas de las personas, como la alimentación, la vivienda, el vestido, el acceso a los servicios públicos domiciliarios, la recreación, la atención en salud.⁹¹ Es decir, garantizar las condiciones básicas sin las cuales un individuo no podría vivir dignamente”.⁹²
- La Corte de Constitucionalidad de Guatemala reconoció que este derecho debe cubrir las necesidades básicas de las personas que les permitan sufragar sus gastos, de manera tal que, si se les restringe la posibilidad de subsistir dignamente, se les coloca en una condición de profunda vulnerabilidad.⁹³

5.3. Sobre los grupos de atención prioritaria

Los grupos de atención prioritaria son aquellos que, por diversas razones como discapacidad, edad avanzada o condiciones socioeconómicas desfavorables requieren un enfoque especial para garantizar su derecho a la movilidad, lo que puede implicar infraestructuras accesibles, transporte adaptado o políticas especificadas para asegurar su inclusión en la movilidad urbana.

Por lo anterior, a continuación, se enlistan los grupos de atención prioritaria y el marco de derechos específicos que les asisten.

⁹¹ Prerrogativas cuya titularidad es indispensable para hacer efectivo el principio de dignidad humana, valor fundante del ordenamiento jurídico constitucional

⁹² Sentencia T-426/14 de 2004- Banderley Quintana Ramírez. • SentenciaSU.995/99 de 1999-Carlos Gaviria Díaz. Cfr. al respecto la siguiente liga de internet: <http://www.corteconstitucional.gov.co> Fecha de consulta: mayo de 2016.

⁹³ Sentencia del 08 de septiembre del 2015, emitida en el expediente 3781-2015.

5.3.1. Sobre las niñas, niños y adolescentes

La Convención sobre los Derechos del Niño, reconoce que todo niño tiene el derecho a las medidas de protección que su condición de menor de edad requiera, especificando que uno de los obligados a brindar dicha protección es el Estado.

Por su parte, la Constitución Federal, prioriza el principio del interés superior de la niñez en cualquier decisión y actuación del Estado, siendo tajante en el derecho de las niñas y niños a la satisfacción de sus necesidades básicas de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral, maternizándose mediante políticas públicas las cuales tendrán como guía este principio.

La Ley General Niñas, Niños y Adolescentes refiere el deber relativo a que su interés superior debe ser considerado de manera primordial en la toma de decisiones sobre cuestiones debatidas que los involucren y en caso de que se presenten diferentes interpretaciones debe elegirse la que satisfaga de manera más efectiva este principio rector, para lo cual se deben evaluar y ponderar las posibles repercusiones,⁹⁴ lo que también se encuentra previsto en la Ley de Niñas, Niños y Adolescentes de NL.⁹⁵

La Corte IDH ha sostenido que:

- Los asuntos en los que las víctimas son niñas, niños y adolescentes revisten especial gravedad porque su nivel de desarrollo y vulnerabilidad requieren de una protección especial que garantice el ejercicio de sus derechos, por lo que las acciones del Estado deben ceñirse al criterio del interés superior de la infancia y adolescencia, en cuánto a la protección, promoción y preservación de sus derechos.⁹⁶

⁹⁴ Artículos 2 y 6, fracción I.

⁹⁵ En su artículo 1.

⁹⁶ Caso Veliz Franco y otros vs. Guatemala. Sentencia de 19 de mayo de 2014, párrafo 133.

- Cuando se trata de la protección de los derechos de las personas infantiles o adolescentes y de la adopción de medidas para lograrla rige su interés superior, que se funda en la dignidad del ser humano, en sus características propias, así como en la necesidad de propiciar su desarrollo.
- La expresión interés superior de la infancia y adolescencia implica que el desarrollo de estos y el pleno ejercicio de sus derechos deben ser considerados como criterios rectores para la elaboración de normas y la aplicación de éstas en todos los órdenes de su vida.

El artículo 24 de la Convención sobre los Derechos del Niño; 1.1 y 19 de la Convención Americana; y los principios 2 y 4 de la Declaración de los Derechos del Niño y 14y 15 de la Ley General de NNA, establecen, en términos generales que, los derechos de niñas, niños y adolescentes a la máxima medida posible de supervivencia y desarrollo, al más alto nivel de salud y a las medidas de protección que en su condición de niños, debe garantizar el Estado.

5.3.2. Sobre las personas en situación de discapacidad

El artículo 1 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, establece su propósito fundamental, que es el garantizar que las personas con discapacidad puedan disfrutar de sus derechos en igualdad de condiciones y promover el respecto a su dignidad inherente a todas las personas con discapacidad, así también define a las personas con discapacidad como aquellas personas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales y sensoriales a largo plazo, que al encontrarse con diversas barreras, éstas les impiden participar plenamente en la sociedad.

De la misma Convención antes citada, en su artículo 9, se centra en la accesibilidad de estas personas. Le reconoce a las personas con discapacidad que, para vivir de una manera independiente y participar plenamente en la vida cotidiana, es menester

se les garantice el acceso a diversos aspectos del entorno físico, el transporte, la información, la comunicación, y otros servicios disponibles a la población.

Al respecto, los Estados Parte, tienen el compromiso de adoptar las medidas pertinentes para identificar y eliminar obstáculos y barreras de acceso en edificios, vías públicas, transporte, escuelas, viviendas, instalaciones médicas, lugares de trabajo y otros espacios públicos. Además, se encuentran obligados a desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de todas aquellas normas y directrices sobre la accesibilidad de instalaciones y servicios de uso público, esto a fin de garantizar el cumplimiento de los estándares mínimos de accesibilidad para las personas con discapacidad.

5.3.3. Sobre las personas adultas mayores

La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Adultas Mayores, en sus artículos 1, 3 y 4, establecen, entre otras cosas, lo siguiente:

- Su objeto consiste en promover, proteger y asegurar el reconocimiento y el pleno goce y ejercicio, en condiciones de igualdad, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona adulta mayor, a fin de contribuir a su plena inclusión, integración y participación en la sociedad.
- Sus principios generales, en lo que interesa, son los relativos a:
 - La valorización de la persona mayor;
 - La dignidad, independencia, protagonismo y autonomía de la persona mayor;
 - La igualdad y no discriminación;
 - La participación, integración e inclusión plena y efectiva en la sociedad;
 - El bienestar y cuidado;

- La seguridad física;
- La autorrealización;
- La equidad e igualdad de género y enfoque de curso de vida;
- El buen trato y la atención preferencial;
- El enfoque diferencial para el goce efectivo de sus derechos;
- La responsabilidad del Estado y participación de la familia y de la comunidad en la integración activa, plena y productiva de la persona mayor dentro de la sociedad, así como en su cuidado y atención, de acuerdo con su legislación interna.
- Los Estados se comprometen a salvaguardar los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona mayor enunciados en dicho instrumento, sin discriminación de ningún tipo y para tal fin deben:
 - Adoptar las medidas afirmativas y realizarán los ajustes razonables que sean necesarios para el ejercicio de los derechos establecidos en la presente Convención; y
 - Promover la más amplia participación, en particular de la persona mayor, en la elaboración, aplicación y control de políticas públicas y legislación dirigida a la implementación de la Convención.

5.3.4. Sobre las mujeres

El Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer (CEDAW) ha señalado que la discriminación incluye la violencia basada en el sexo, es decir, la violencia dirigida en contra la mujer por ser mujer o que le afecta en forma desproporcionada y abarca actos que le infligen daños o sufrimientos físicos, mentales o sexuales, amenazas de cometer esos actos, coacción y otras formas de

privación de la libertad; criterio el anterior, que fue replicado por la Corte IDH en el caso del Penal Miguel Castro vs. Perú.⁹⁷

Por su parte, la “Convención de Belém do Pará” define la violencia en contra las mujeres, como cualquier acción o conducta basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico, tanto en el ámbito público como en el privado.⁹⁸

Asimismo, en la Recomendación General número 35 (La violencia contra la mujer), adoptada por el Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, se sostiene que la violencia en contra de este grupo de personas constituye un grave obstáculo para lograr la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres y para el disfrute pleno de los derechos humanos y libertades fundamentales de las mujeres.⁹⁹

El Comité, también ha precisado que los Estados deben comprometerse a adoptar todas las medidas adecuadas para eliminar la discriminación en contra la mujer, practicada por cualquier persona, organizaciones o empresas.¹⁰⁰

Igualmente, el Comité refiere, respecto a la prevención de la violencia contra la mujer, lo siguiente:

“El hecho de que un Estado parte no adopte todas las medidas adecuadas para prevenir los actos de violencia por razón de género contra la mujer en los casos en que sus autoridades tengan conocimiento o deban ser conscientes del riesgo de dicha violencia, o el hecho de que no investigue, enjuicie y castigue a los autores ni ofrezca reparación a las víctimas y supervivientes de esos actos, constituye un

⁹⁷ Párrafo 303 de la sentencia de 25 de noviembre de 2006.

⁹⁸ Como se advierte en su artículo 1.

⁹⁹ Párr. 10.

¹⁰⁰ Recomendación general núm. 28, párr. 36.

permiso tácito o una incitación a cometer actos de violencia por razón de género contra la mujer.”¹⁰¹

En atención a la modalidad de la violencia en el ámbito público, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia establece que todos los actos u omisiones de las personas, en el ejercicio de la función pública, de cualquier orden de gobierno, que conlleven discriminación, dilación y/o obstaculización en el goce y ejercicio de los derechos humanos de las mujeres, así como su acceso al disfrute de políticas públicas destinadas a prevenir, atender, investigar, sancionar y erradicar los diferentes tipos de violencia, será considerada como una violencia institucional, por lo cual, a través de la organización del aparato gubernamental se debe garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia.¹⁰²

Aunado a ello, la Corte IDH ha considerado que la violencia de género debe ser analizada, no sólo en aquellos casos de violencia sexual, sino al advertir la violencia infligida en ellas, de manera general, puesto que el elemento género lo invade todo. En este sentido, la perspectiva de género permite percibir la existencia de situaciones desiguales de poder o bien de contextos de desigualdad estructural que se han venido gestando y reproduciendo históricamente.

Ahora bien, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2021,¹⁰³ se estima que en el Estado de Nuevo León, 68.1% de las mujeres de 15 años o más han experimentado algún tipo

¹⁰¹ Recomendación general núm. 19, párr. 9

¹⁰² Artículos 18 al 20 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a Una Vida Libre de Violencia.

¹⁰³ LA ENDIREH es la principal fuente de información sobre la situación de la violencia que viven las mujeres en nuestro país y constituye una referencia internacional por los estándares éticos y metodológicos que se aplican en su levantamiento. Para la definición de la ENDIREH-2021, en cumplimiento del artículo 88 de la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica se realizó una consulta pública durante 2020, en la que se recibieron comentarios del público en general. Asimismo, se contó con la colaboración y consenso de un grupo asesor de personas expertas en materia de violencia contra las mujeres, de diversas instituciones gubernamentales, académicas y de la sociedad civil. Presentación visible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2021/>

de violencia a lo largo de la vida, siendo el ámbito comunitario en donde las mujeres entrevistadas experimentaron violencia con mayor frecuencia con un 46.8.¹⁰⁴

Los resultados de la ENDIREH exponen que, en particular, el 44.4% de la población de mujeres de quince años y más, han vivido situaciones de violencia sexual en el ámbito comunitario a lo largo de su vida.

En su mayoría, las mujeres entrevistadas señalaron que esta violencia la ha realizado una persona agresora desconocida (setenta y siete por ciento) y en cuanto al lugar de ocurrencia, el autobús o microbús obtuvo el segundo lugar (diecisiete por ciento), mientras que el metro el tercer lugar más frecuente (seis punto cinco por ciento).

En los lugares de ocurrencia, igualmente, se incluyó el taxi y el metrobús con porcentajes de uno punto tres por ciento y cero punto nueve por ciento respectivamente.

5.4. Sobre el derecho humano a una buena administración pública

Como antecedente, debe indicarse que el derecho a una buena administración pública, inicialmente, se reconoció en el artículo 41, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y se ha integrado con una diversidad de derechos humanos ya reconocidos expresamente en nuestro ordenamiento jurídico.

Este, es un derecho complejo que agrupa principios, garantías, prohibiciones y derechos, cuyo objetivo es dar vigencia al Estado de Derecho, para hacer eficientes a las administraciones públicas, en el cumplimiento de sus obligaciones de respeto y garantía de los derechos humanos que les corresponde tutelar.

¹⁰⁴ Frente a los ámbitos escolar (29.7%), laboral (27.6%) y de pareja (33.1%).

Tal derecho, se materializó, en el sistema jurídico estatal, en el artículo 19 de la Constitución Local, en cuyo primer párrafo se prevé el derecho humano a una buena administración pública, la cual debe ser de carácter receptiva, eficaz y eficiente.

Esta Comisión considera que este derecho puede desdoblarse en dos aspectos:

- Por un lado, en lo relacionado a la prestación de servicios, y
- Por otra parte, cuando el Estado o los municipios no ejercen debidamente sus facultades y, por consecuencia, causan algún daño o perjuicio o se vulnera algún derecho humano.

Sobre el particular, resulta elocuente la tesis I.4o.A.5 A (11a.), de rubro “BUENA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. CONSTITUYE UN DERECHO FUNDAMENTAL DE LAS PERSONAS Y UN PRINCIPIO DE ACTUACIÓN PARA LOS PODERES PÚBLICOS (LEGISLACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO).”, emitida por el Cuarto Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, en la cual se estableció que cualquiera que sea la función desempeñada por los servidores públicos, debe llevarse a cabo conforme a la buena administración pública, al constituir un derecho fundamental de las personas y un principio de actuación para los poderes públicos, el cual se vincula e interrelaciona con otros derechos.

De esta tesis puede desprenderse que una eficiente administración pública:

- Debe entenderse como la actividad administrativa regular que se presta conforme a ciertos estándares de calidad, es decir, conforme a las normas jurídicas y técnicas que el servicio amerite.
- De lo contrario, se caería en el funcionamiento anormal de un servicio público por falla o deficiencia.

- Se reconoce la responsabilidad del Estado como una garantía para proteger ese derecho humano, el cual se encuentra íntimamente interrelacionado con otros derechos humanos.
- Pretende inhibir una gestión pública irregular y, en consecuencia, evitar que se viole el derecho humano a una eficiente administración pública.

Así, cuando se causa un daño a los bienes y derechos de los particulares por la actuación irregular de la administración pública, se configura:

- Por una parte, la responsabilidad del Estado y de los municipios; y,
- Por otra, el derecho de los afectados a obtener la reparación, ya que la actividad administrativa irregular del Estado implica lo que la doctrina denomina *faute de service*, es decir, el funcionamiento anormal de un servicio público por falla o deficiencia.

Bajo estas premisas, la responsabilidad estatal o municipal debe evaluarse y considerarse sistemáticamente dentro del orden jurídico, siendo que sus funciones y fines son principalmente cuatro:

- Compensación de daños;
- Crear incentivos tendentes a la prevención de daños y accidentes;
- Control del buen funcionamiento de la acción administrativa; y,
- Demarcación de las conductas administrativas libres de la responsabilidad civil.

6. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El derecho a la movilidad es indispensable para vivir dignamente, así como para poder acceder al ejercicio de otros derechos; de allí que, el transporte público sea

un medio que permita, en las condiciones adecuadas, la satisfacción desde las necesidades más básicas hasta aquellas tendentes a la realización personal.

Mejorar la seguridad vial es posible cuando se tiene el compromiso de promover una movilidad segura, accesible y sostenible para todas las personas, para lo cual es necesario transitar del diseño y la ejecución de acciones concretas y sectorizadas hacia un enfoque sistémico.

6.1. Sobre el sistema de transporte público en Nuevo León

El transporte público de pasajeros es el medio de traslado que se ofrece al público en general. El servicio debe prestarse de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, en horarios establecidos¹⁰⁵.

El Estado es quien se encuentra obligado a prestar el servicio de transporte público, de manera directa y/o indirecta, mediante concesiones o contratos administrativos de operación.

Para tal efecto se creó el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, denominado Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, siendo la autoridad operativa y rectora en materia de movilidad, tal y como lo estipula el artículo 21 de la Ley de Movilidad del Estado:

“[...] **Artículo 21.** Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Estado de Nuevo León, denominado **Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León**, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, autonomía técnica, administrativa y económica, **siendo la autoridad operativa y rectora en materia de movilidad** cuya estructura orgánica y funcionamiento lo determinará esta normativa y su reglamento. El cual contará con domicilio en el Municipio de Monterrey, Nuevo León, sin perjuicio de las oficinas con las que pueda contar en otros municipios del Estado.

¹⁰⁵ Ley de Movilidad del Estado, artículo 8, fracción CXX.

El Instituto, tendrá el carácter de autoridad fiscal, con todas las atribuciones que para efectos de la recaudación, fiscalización y administración de contribuciones, productos y aprovechamientos en materia de esta Ley prevén las leyes fiscales del Estado.

El Instituto **tendrá a su cargo de manera originaria la prestación del servicio público de transporte**, mismo que podrá brindar por sí, o bien concesionar o permisionar temporalmente a particulares para que estos lo presten mediante permisos, contratos administrativos o concesiones en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. [...]” (Lo destacado es nuestro)

El Instituto será conformado por¹⁰⁶:

- I. Director General;
- II. Junta de Gobierno;
- III. Un Comisario;
- IV. Comité de Vigilancia;
- V. Comité Técnico; y
- VI. Centro de Gestión de la Movilidad.

Cabe señalar que, la Junta de Gobierno es el máximo órgano de gobierno del Instituto y estará integrado por los siguientes miembros¹⁰⁷:

- I. Titular del Ejecutivo que tendrá las funciones de Presidente;
- II. Secretario General de Gobierno;
- III. Secretario de Finanzas y Tesorería;

¹⁰⁶ Artículo 22, Ley de Movilidad del Estado.

¹⁰⁷ Artículo 27 de la Ley de Movilidad del Estado.

- IV.** Persona titular de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana;
- IV Bis.** Persona titular de la Secretaría de Medio Ambiente.
- V.** Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
- VI.** Tres presidentes municipales de municipios metropolitanos;
- VII.** Un presidente municipal de municipio no metropolitano;
- VIII.** Director General del Instituto;
- IX.** Diputado local que designe el Congreso del Estado;
- X.** Un representante del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial;
- XI.** Un representante del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León;
- XII.** Un representante del Consejo Cívico de las Instituciones;
- XIII.** Un representante de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León;
- XIV.** Un representante de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda;
- XV.** Un representante de la Cámara de la Industria de la Transformación en Nuevo León;
- XVI.** Cuatro 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, la Confederación de Trabajadores de México, CTM y Sindicato de Trabajadores del Transporte en general, industria, construcción, similares y conexos;

- XVII.** Dos representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, mismos que designará el Congreso del Estado, previa convocatoria pública; y,
- XVIII.** Un representante de colegios y asociaciones de arquitectos e ingenieros de Nuevo León, designados por el Congreso del Estado, previa convocatoria pública.

La Ley de Movilidad del Estado, contempla diversas modalidades del transporte público de pasajeros,¹⁰⁸ tales como el:

- I.** SETME (Servicio de Transporte Metropolitano)
- II.** SETRA (Servicio Tradicional de Transporte)
- III.** El Servicio de Taxis (Servicio Público de Transporte de Alquiler de Pasajeros)
- IV.** Servicio Auxiliar de Transporte¹⁰⁹.

El primer servicio, **SETME**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 71 de la Ley de Movilidad de Estado, incluye las siguientes **modalidades**:

- I. Línea de Metro:** destinada para trenes que utilizan infraestructura segregada aérea o subterránea;
- II. Otras líneas sobre rieles:** destinadas para tranvías o trenes ligeros que circulan a nivel de calle;

¹⁰⁸ Artículo 8 y 69 de la Ley de Movilidad del Estado.

¹⁰⁹ Artículo 8, fracción C, de la Ley de Movilidad del Estado.

Servicios Auxiliares del Transporte: Aquel que se presta previa autorización del Instituto por medios alternos, entre los que se encuentran los de tracción humana, eléctrica, mecánica o de combustión interna.

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

Todas las modalidades en las que se prestará el SETME deberán contar por lo menos el 20% de unidades adaptadas para personas con discapacidad.

Aquellas rutas del transporte público de pasajeros que brinden su servicio dentro de la zona conurbada de Monterrey, y que sean administradas y operadas directamente por el Estado o por medio de concesiones o permisos de operación se considerarán parte de este sistema.

El servicio **SETME** se prestará por Metrorrey en los términos que en su caso establezca la Ley que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey¹¹⁰.

El segundo servicio, denominado **SETRA**, de acuerdo con el artículo 74 de la Ley de Movilidad del Estado, comprenderá las siguientes **modalidades**:

- I. **Transporte público de pasajeros:** mismo que podrá prestarse con cobertura en la zona urbana o suburbana, según se determine en la concesión respectiva; y
- II. **Transporte regional:** aquel que se proporciona entre dos o más centros de población, que no sean conurbados, en los términos de la concesión respectiva.

6.2. Índices de crecimiento poblacional y la expansión de la mancha urbana en Nuevo León

De acuerdo con la información del INEGI por Entidad Federativa,¹¹¹ se advierte que, en dos mil veinte, en Nuevo León vivían un total de cinco millones setecientas ochenta y cuatro mil cuatrocientas cuarenta y dos personas, de las cuales:

- Dos millones ochocientos noventa y tres mil cuatrocientas noventa y dos son mujeres; y,
- Dos millones ochocientos noventa mil novecientos cincuenta son hombres.

Por lo que, Nuevo León ocupa el séptimo lugar a nivel nacional por su número de habitantes.

¹¹⁰ Artículo 73, Ley de Movilidad del Estado.

¹¹¹ Resultados Nuevo León, INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020:

Cfr. la siguiente liga de internet:

<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/NL/Poblacion/default.aspx?tema=ME&e=19>
www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_nl.pdf

(Consultadas el 17 de mayo de 2024).

El número de habitantes por municipio es el siguiente:

Número de habitantes por municipio

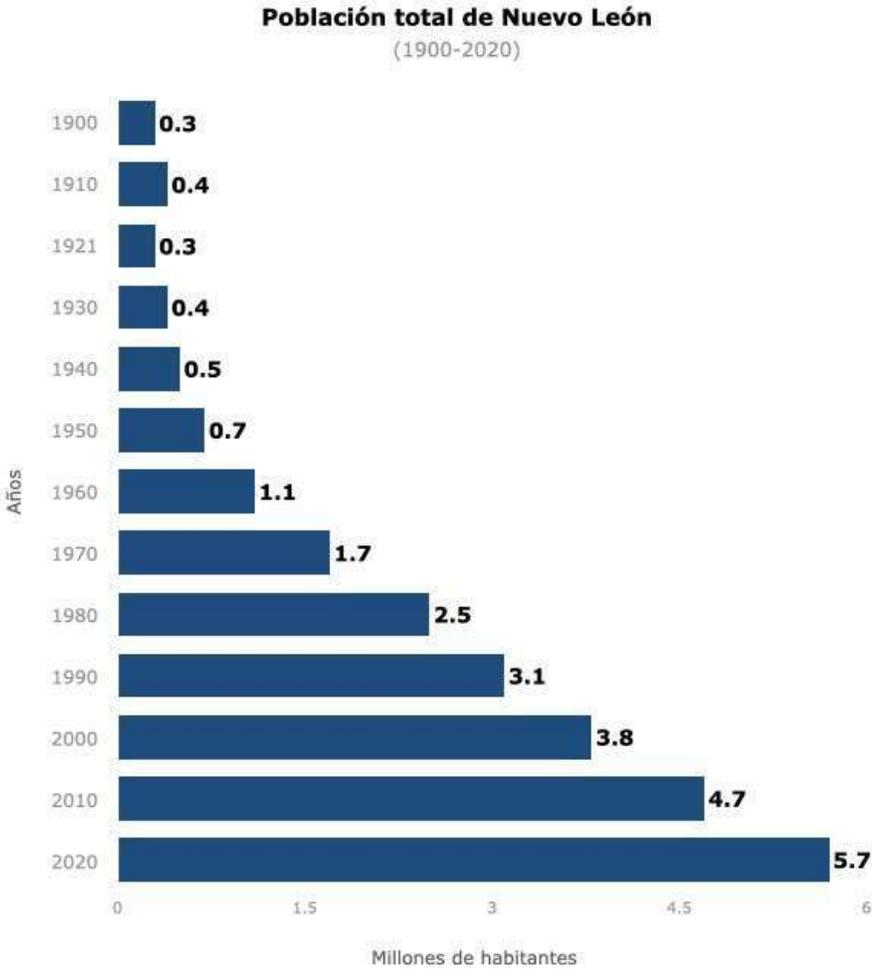
Clave del municipio	Municipio	Habitantes 2020
001	Abasolo	2,974
002	Agualeguas	3,382
003	Los Aldamas	1,407
004	Allende	35,289
005	Anáhuac	18,030
006	Apodaca	656,464
007	Aramberri	14,992
008	Bustamante	3,661
009	Cadereyta Jiménez	122,337
010	El Carmen	104,478
011	Cerralvo	7,340
012	Ciénega de Flores	68,747
013	China	9,930
014	Doctor Arroyo	36,088
015	Doctor Coss	1,360

016	Doctor González	3,256
017	Galeana	40,903
018	García	397,205
019	San Pedro Garza García	132,169
020	General Bravo	5,506
021	General Escobedo	481,213
022	General Terán	14,109
023	General Treviño	1,808
024	General Zaragoza	6,282
025	General Zuazua	102,149
026	Guadalupe	643,143
027	Los Herreras	1,959
028	Higueras	1,386
029	Hualahuises	7,026
030	Iturbide	3,298
031	Juárez	471,523
032	Lampazos de Naranjo	5,351
033	Linares	84,666
034	Marín	5,119

035	Melchor Ocampo	1,483
036	Mier y Noriega	7,652
037	Mina	6,048
038	Montemorelos	67,428
039	Monterrey	1,142,994
040	Parás	906
041	Pesquería	147,624
042	Los Ramones	5,389
043	Rayones	2,377
044	Sabinas Hidalgo	34,709
045	Salinas Victoria	86,766
046	San Nicolás de los Garza	412,199
047	Hidalgo	16,086
048	Santa Catarina	306,322
049	Santiago	46,784
050	Vallecillo	1,552
051	Villaldama	3,573

FUENTE: INEGI. Censo de Población y Vivienda 2020.

Los censos de población realizados por el INEGI de mil novecientos a dos mil veinte, muestran el crecimiento de la población en Nuevo León, observándose en la siguiente grafica que, al paso de los años, el crecimiento de la población ha sido continuo.



FUENTE: INEGI, Censos de Población y Vivienda 1900-2020.

Además, se presentan movimientos migratorios, pues entre dos mil quince y dos mil veinte llegaron a vivir doscientas setenta y siete mil trescientas sesenta y nueve personas procedentes de diversos Estados del país.

6.3. Accidentes en vías de tránsito, principal causa de mortalidad de la niñez y la juventud en todo el mundo, así como en Nuevo León

La Organización Mundial de la Salud en el “Plan Mundial, Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030” sostuvo que, a nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi un millón trescientas mil defunciones prevenibles y se estima en cincuenta millones los traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de la niñez y juventud en todo el mundo. Así se prevé que, como están las cosas, durante el próximo decenio se causarán otras trece millones de defunciones y quinientos millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente, en los países de ingresos bajos y medianos.¹¹²

A nivel nacional, de acuerdo a la estadística publicada en el mes de noviembre de dos mil veintidós, por el INEGI,¹¹³ se tiene que, en el anterior, es decir, en dos mil veintiuno, en México se reportaron trescientos cuarenta mil cuatrocientos quince accidentes de tránsito. De estos:

- Doscientos setenta y cinco mil novecientos ochenta y dos (ochenta y un punto por ciento), correspondieron a daños materiales.

¹¹² Plan Mundial, Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos, página 6.

Implementación de medidas de seguridad vial prioritarias en América Latina y el Caribe. Washington, D.C. Organización Panamericana de la Salud, 2023, página 1.

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018, Organización Mundial de la Salud.

Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020. 74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Naciones Unidas. Asamblea General. Septuagésimo cuarto período de sesiones.

¹¹³ Cfr. la siguiente liga de internet: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_VICACCT22.pdf (Consultada el 17 de mayo de 2024)

- Sesenta mil quinientos ochenta y cuatro (diecisiete punto ocho por ciento) a no fatales, en los que se registraron víctimas heridas; y,
- Tres mil ochocientos cuarenta y nueve (uno punto uno por ciento), fueron los accidentes restantes que correspondieron a eventos en los que se identificó, al menos, a una persona fallecida en el lugar del incidente.

Al comparar el número de accidentes viales en dos mil veintiuno y dos mil veinte, se observó un incremento de doce punto ocho por ciento.

Los accidentes que registraron solo daños aumentaron doce punto cinco por ciento; los no fatales catorce punto cuatro por ciento; y los fatales doce punto tres por ciento.

En dos mil veintiuno, el total de víctimas muertas y heridas que se registraron en los accidentes de tránsito fue de ochenta y seis mil ochocientos sesenta y siete personas. De estas, cuatro mil cuatrocientas una (cinco punto uno por ciento) perdieron la vida en el lugar del accidente; y ochenta y dos mil cuatrocientas sesenta y seis (noventa y cuatro punto nueve por ciento) presentaron algún tipo de lesión.

En el Estado de Nuevo León, de conformidad a la última estadística publicada por el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial (OCISEVI)¹¹⁴, referente al Tercer Bimestre, en los meses de mayo a junio del dos mil veintidós, se tiene que, en ese periodo, se reportaron doce mil setecientos treinta y siete hechos de tránsito, con un total de setecientos cuarenta y cuatro personas lesionadas y veintiocho personas fallecidas en el lugar del siniestro vial, en los que como principales vehículos involucrados como presunto responsable, se tiene la participación de los camiones urbanos del tres punto uno por ciento del total de los eventos.¹¹⁵

¹¹⁴ Cabe destacar, que el sitio web del Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial (OCISEVI) no presenta actualización de casi dos años.

¹¹⁵ Cfr. la siguiente liga de internet:

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo:

- Proclamaron, unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito, en al menos un cincuenta por ciento durante ese período.
- En dicho plan se exponen las medidas que son necesarias adoptar para alcanzar ese objetivo: está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales.¹¹⁶

Dicho Plan Mundial señala que la constante evolución del transporte en todo el mundo presenta múltiples desafíos, como los riesgos de defunción y traumatismo por colisiones en vías de tránsito.

Así, la rápida evolución de la tecnología, el aumento de la densidad de la población y el crecimiento demográfico en las zonas urbanas, junto con la aparición y creciente presencia de la micro movilidad y el uso de servicios de movilidad son indicativos de los desafíos que se avecinan.

La movilidad es una parte integral de casi todos los aspectos de nuestra vida diaria, ya que pasamos de nuestros hogares a un sistema diario que nos lleva al trabajo y

http://ocisevi.org.mx/pdfs/reporte_siniestros_viales_mayojunio2022.pdf (Consultada el 17 de mayo de 2024).

¹¹⁶ Plan Mundial, Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, página 6.

Naciones Unidas Asamblea General, A/RES/74/299, 2 de septiembre del 2020, Septuagésimo cuarto período de sesiones, Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, página 6.

a la escuela, a obtener nuestros alimentos y a satisfacer muchas de nuestras necesidades familiares y sociales diarias.

El predominio del sistema de transporte por carretera está tan generalizado que su seguridad o la ausencia de esta afectan a una amplia gama de necesidades humanas básicas.

Por consiguiente, garantizar la seguridad vial y facilitar la movilidad sostenible desempeñan un papel importante en la reducción de la pobreza y las desigualdades, el aumento del acceso al empleo y la educación, así como la mitigación del impacto del cambio climático.

De hecho, la eficiencia, accesibilidad y seguridad de los sistemas de transporte contribuyen directa e indirectamente a la realización de muchos objetivos del desarrollo sostenible.¹¹⁷

La Ley General estipula que para que el derecho a la movilidad se pueda ejercer de manera plena, deben de estar presentes las condiciones y/o principios de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, las cuales, se proceden a definir¹¹⁸:

La **accesibilidad** implica:

- Garantizar el acceso pleno, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad en zonas urbanas, rurales e insulares, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como mediante el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia,

¹¹⁷ Plan Mundial, Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, página 8.

¹¹⁸ De acuerdo con lo establecido en el artículo 4.

con especial atención a personas en situación de discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de atención prioritaria.¹¹⁹

- El deber de garantizar el derecho a la movilidad para todas las personas en las mismas condiciones, sin importar su condición; de allí, el deber de adopción, al transporte público y los sistemas de movilidad, para que las personas puedan usarlos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- Una mejora continua en la cual se deben de identificar y eliminar los obstáculos y barreras que pudieran impedir el acceso a un uso pleno del transporte público, destacadamente para quienes pertenecen a un grupo de atención prioritaria.
- Que el servicio de transporte público colectivo esté al alcance de todas las personas, a costos accesibles y con información clara y oportuna.¹²⁰

La eficiencia:

- Se entiende como la maximización de los desplazamientos, para que sean ágiles y asequibles, para las personas usuarias, como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles.¹²¹
- Está relacionada con la implementación de mecanismos y acciones que permitan agilizar lo máximo posible los tiempos de traslado de las personas de un punto

¹¹⁹ Fracción I, del artículo 4.

¹²⁰ Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

¹²¹ Fracción V, del artículo 4.

de origen a uno de destino, para lo cual podrán auxiliarse de las tecnologías de la información disponibles.¹²²

La **sostenibilidad** busca satisfacer:

- La movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras.¹²³
- Las necesidades de la población actual sin comprometer los derechos de futuras generaciones, por lo que se deben generar los menores impactos negativos en el ambiente y en la calidad de vida de las personas.¹²⁴

Lo anterior implica necesariamente la identificación, mejora y corrección de factores que incidan negativamente en el medio ambiente, así como de aquellos que repercutan del mismo modo, en perjuicio de la calidad de vida de las personas y, a su vez, impidan el pleno ejercicio de otros derechos.

Por ende, las autoridades se encuentran obligadas a establecer estudios para evaluar el impacto en la movilidad y la seguridad vial, por la realización de obras y actividades privadas y públicas, en los desplazamientos de las personas.¹²⁵

¹²² Artículo 15. De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

¹²³ Fracción VII, del artículo 4.

¹²⁴ Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

¹²⁵ Artículo 58. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios

La calidad:

- Significa garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas.¹²⁶
- Está enfocada en las condiciones de los camiones mediante los cuales se presta el servicio de transporte público colectivo, es decir, que funcionen de manera óptima.
- Incluye, además de las condiciones físicas, mecánicas y eléctricas de los camiones, todas aquellas que resulten necesarias para su óptimo funcionamiento; por ejemplo, que los asientos y demás infraestructura de los camiones, al igual que las rampas y los sistemas de retención de sillas de ruedas se encuentren trabajando adecuada y correctamente, así como los validadores y/o sistemas de pago electrónico.

En ese sentido, el Plan mundial en referencia, sostiene que el Estado tiene la responsabilidad principal de garantizar la seguridad de la ciudadanía, habida cuenta de la importante repercusión negativa de las colisiones en las vías de tránsito y de los grandes beneficios positivos de una mayor seguridad; de modo que, la seguridad vial debe abordarse como una prioridad política y reconocerse como un preciado bien público.¹²⁷

de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

¹²⁶ Fracción II.

¹²⁷ Ídem, página 24.

La inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito pueden prevenirse y, sin embargo, siguen siendo un importante problema de desarrollo y salud pública que tiene amplias consecuencias sociales y económicas.¹²⁸

6.4. Retos a corto plazo

6.4.1. Nearshoring (Tesla)

En el Segundo Informe del Gobierno del Estado de Nuevo León 2022-2023, se destacó que el uno de marzo de dos mil veintitrés, en el marco del “Investor Day de Tesla”, la compañía estadounidense de mayor innovación en movilidad eléctrica (que, en dos mil veintidós, produjo un millón trescientos sesenta y nueve mil seiscientos once autos eléctricos) anunció la construcción de su séptima mega fábrica a nivel mundial en el municipio de Santa Catarina, Nuevo León; la primera en América Latina, con una inversión de más de cinco mil millones de dólares, indicándose que será la más grande y con mayor inversión de su tipo a nivel mundial, posicionando a Nuevo León como *hub*¹²⁹ latinoamericano de electromovilidad.

¹²⁸ Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030, Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020.

¹²⁹ El significado de Hub es: centro

Cfr. la siguiente liga de internet:

<https://www.linguee.es/ingles-espanol/traduccion/hubs.htm>

Además, cabe mencionar que Hub en el ámbito del transporte puede referirse a:

Punto de intercambio o centro de distribución de tráfico de personas y mercancías.

- Centro de conexión de un aeropuerto importante del que salen y al que llegan vuelos de larga distancia que se realizan mediante aviones de gran capacidad.
- Centro de distribución de un puerto naval con otros de menor importancia.

Cfr. la siguiente liga de internet: <https://es.wikipedia.org/wiki/Hub> (Consultadas el 21 de mayo de 2024)

Junto con esa empresa, señalaron que Ternium, KIA, Tata, Quanta, Siemens, Foxconn, Lego y muchas más llegan a Nuevo León para construir fábricas relevantes a nivel global, con lo que se generará investigación, desarrollo, tecnología y empleos para las familias neolonesas.

Para dos mil veintitrés se estimaban más de treinta y siete millones de dólares en inversión extranjera, la más alta en la historia de México para lograr el mayor número de empleos formales creados.

También se estimaba que de enero a octubre de dos mil veintitrés se tendrían noventa y tres mil empleos formales registrados ante el IMSS, incrementando su conexión con el mundo a través de la atracción de grandes empresas y colocándose como *hub* mundial de electromovilidad con la producción de autos no contaminantes, apostándole al futuro con empresas y energías verdes.

En dicho informe se reconoció que es responsabilidad del Gobierno del Estado garantizar movilidad y transporte público, por eso señalaban que estaban invirtiendo ciento veinticinco millones de pesos en más de cincuenta proyectos magnos y doscientos medianos para construir la movilidad que el Estado debe tener.

Ahora bien, en el documento Encuesta Ciudadana, se desprende que, respecto a la llegada de empresas extranjeras a Nuevo León (como Tesla), la opinión pública está dividida:

- Mientras cincuenta y un por ciento considera que su llegada contribuirá a la prosperidad económica de la ciudad;
- Un cuarenta y cuatro punto tres por ciento considera que pueden traer problemas ambientales (como la escasez de agua y contaminación) o de desarrollo urbano (como las grandes distancias y los precios de las propiedades);

- Mientras el cuatro punto seis no emitió contestación.¹³⁰

La planta de Tesla se construirá en el municipio de Santa Catarina, que pertenece al área metropolitana de Monterrey y se encuentra ubicado a nueve kilómetros al poniente de Monterrey, abarcando un área de 984.50 kilómetros cuadrados.¹³¹ De acuerdo con el censo de población de dos mil veinte del INEGI, en Santa Catarina habitaban trescientos seis mil trescientos veintidós personas.¹³²

Por lo que su ubicación enfrentará grandes retos, principalmente, en infraestructura urbana y transporte público.

En ese sentido, varios medios de comunicación han publicado diversas notas relacionadas con la instalación de Tesla, pues ha generado opiniones entre los observadores económicos y políticos del país, en las que refieren que no basta con atraer inversiones extranjeras, ya que es fundamental crear un entorno que sustente y potencie estas inversiones a largo plazo, dados los retos que se generarán en temas como:

- Movilidad;
- Medio ambiente;
- Infraestructura; y,
- Ciencia y tecnología.

¹³⁰ Página 42.

¹³¹ Historia – Santa Catarina (stacatarina.mx)

¹³² Cfr. la siguiente liga de internet:

<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/NL/Poblacion/default.aspx?tema=ME&e=19>

<https://www.fifa.com/fifaplus/es/tournaments/mens/worldcup/canadamexicousa2026/articles/monterrey-anfitrión-cuatro-partidos-copa-mundial-26>

(Consultadas el 17 de mayo de 2024).

Resaltando la necesidad de efectuar mejoras en servicios básicos y de transporte, puesto que el Estado ha crecido más allá de lo esperado en los últimos años, pues ha incrementado su población y el tamaño de su economía y, con ello, la demanda de servicios de agua, drenaje, luz, gas, internet, vivienda y transporte, por lo que se ha señalado que no es posible crecer sin tener en cuenta los costos de ello.¹³³

6.4.2. Nuevo León como sede de la Copa Mundial 2026

En dos mil veintiséis, México será uno de los tres países, con Canadá y Estados Unidos, que albergará la Copa Mundial de la FIFA.¹³⁴

El Estado de Nuevo León será sede de cuatro partidos de dicha Copa, en el Estadio BBVA, ubicado en el Municipio de Guadalupe, el cual tiene una capacidad para cincuenta y tres mil quinientas personas.¹³⁵

En notas informativas publicadas en medios de comunicación, se desprende que el Gobernador aseguró que rumbo a la Copa del Mundo 2026 habrá una inversión de

¹³³ Notas informativas publicadas en medios de comunicación:

<https://www.economista.com.mx/opinion/La-gigafabrica-de-Tesla-en-NL-para-cuando-20240425-0024.html>

<https://www.elfinanciero.com.mx/estados/2023/02/28/tesla-en-monterrey-como-es-santa-catarina-y-que-retos-de-seguridad-e-infraestructura-enfrenta/>

<https://www.elfinanciero.com.mx/monterrey/2023/04/20/carlos-carrasco-tesla-y-el-reto-del-desarrollo-sostenible-de-nuevo-leon/>

<https://abcnoticias.mx/local/2023/3/30/llegada-de-tesla-santa-catarina-traera-retos-para-nuevo-leon-185503.html>

¹³⁴ Acrónimo de “Federación Internacional de Fútbol Asociación”, institución que gobierna las federaciones en todo el mundo.

¹³⁵ Cfr. la siguiente liga de internet:

<https://www.fifa.com/fifaplus/es/tournaments/mens/worldcup/canadamexicousa2026/articles/monterrey-anfitrión-cuatro-partidos-copa-mundial-26>

(Consultada el 20 de mayo de 2024).

ciento cincuenta mil millones de pesos, que serán aplicados en los rubros de deporte, cultura, infraestructura y movilidad.¹³⁶

En el Segundo Informe de Gobierno, se hizo referencia al diseño de un “Plan de Acción de cara a la Copa Mundial de la FIFA 2026”, en el que se realizó un taller con más de treinta tomadores de decisiones y representantes del turismo en la entidad, en el cual se determinaron seis áreas en las que se trabajará de manera integral con el personal de primer contacto con el visitante y de manera transversal con los sectores involucrados en el evento internacional del cual Nuevo León será sede.

Las seis áreas son:

- Seguridad turística;
- Capacitación y cultura turística;
- Producto turístico;
- Innovación y tecnología;
- Comunicación; y,
- Promoción y movilidad.

Por lo que se espera que muchos turistas lleguen a la Entidad a disfrutar de uno de los eventos deportivos más grandes del mundo, y en el tema que nos atañe la movilidad será un gran reto.

¹³⁶ Cfr. la siguiente liga de internet:

https://www.espn.com.mx/futbol/mundial/nota/_id/13166776/mundial-2026-la-millonaria-inversion-de-nuevo-leon

7. ESTUDIO DE FONDO

7.1. Introducción

Previo a establecer las problemáticas que se advirtieron de los expedientes de queja y fijar el planteamiento del problema, es necesario señalar:

- Los derechos que tienen las personas usuarias;
- Las obligaciones que les corresponde a las personas prestadoras del Servicio de Transporte Público;
- Los requisitos que deben de cumplir las personas operadoras de los camiones, y
- Las condiciones y principios a considerar para la prestación del Servicio de Transporte Público.

Lo que se llevará a cabo en los cuatro apartados siguientes:

7.1.1. Sobre los derechos de las personas usuarias del Sistema de Transporte Público

Para poder elucidar este punto, es fundamental, en primer término, fijar con claridad qué partes intervienen en la prestación del Sistema de Transporte Público, las cuales son las siguientes:

- **El Instituto:** que es la autoridad rectora del Sistema de Movilidad, mediante el cual el Estado se encuentra obligado a prestar el Servicio de Transporte;¹³⁷

¹³⁷ Es preciso puntualizar que aun cuando el Instituto preste el servicio de transporte, a través de terceros autorizados, sigue teniendo la obligación de garantizar la debida prestación del sistema de transporte.

- **El prestador:** que es la persona autorizada por el Instituto para prestar el servicio de transporte;
- **El camión:** que es el vehículo mediante el cual se presta el servicio de transporte; y,
- **La persona usuaria:** que es la población que se traslada en los camiones;

Establecido lo anterior, se procederán a detallar los derechos de las personas usuarias:¹³⁸

- Recibir un servicio público de transporte de calidad, en forma permanente, regular, continua, uniforme e ininterrumpida, en las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia;
- Exigir el documento mediante el cual se compruebe el pago conforme a la tarifa autorizada;
- Gozar de tarifa preferencial en los supuestos de:
 - Personas con algún tipo de discapacidad;
 - Personas afiliadas al Instituto Estatal de Personas Adultas Mayores o al Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores;
 - Personas en situación de viudez;
 - Personas jubiladas y/o pensionadas;
 - Padres y madres de familias monoparentales, cuando la patria potestad recaiga sobre una sola persona; y

¹³⁸ Cfr. al respecto el artículo 70 de la Ley de Movilidad.

- Estudiantes de cualquier grado en Instituciones incorporadas a la Secretaría de Educación.
- Contar con un sistema físico y virtual, efectivo y transparente, para la formulación de quejas y denuncias;
- Tratándose de personas con alguna situación de discapacidad o movilidad limitada, a que se les respeten los lugares y accesos destinados para ellas;
- A recibir atención médica inmediata en caso de siniestros;
- A la indemnización por las lesiones causadas en su persona y daños en sus bienes, por hechos viales; y,
- A conocer los datos del operador a través del documento de identificación, el cual debe colocarse en un lugar visible del vehículo y ser de un tamaño que permita su lectura a distancia.

A continuación, se precisarán las obligaciones que les corresponden a las personas prestadoras del Servicio de Transporte Público.

7.1.2. Sobre las obligaciones para las personas prestadoras del Servicio de Transporte Público

De acuerdo con lo establecido en los artículos 75 de la Ley de Movilidad, las obligaciones para los Prestadores del Servicio de Transporte Público son las que a continuación se enlistan:¹³⁹

- Garantizar a la persona usuaria la prestación del servicio por personal competente, capacitado en forma permanente;

¹³⁹ Cfr. al respecto el artículo 75 de la Ley de Movilidad.

- Contar por lo menos con el veinte por ciento de las unidades adaptadas para personas con discapacidad;
- Cubrir los gastos médicos, indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen a favor de las personas usuarias, por concepto de hechos viales en los que resulten responsables;
- Mantener los vehículos en óptimo estado de higiene, mecánico y eléctrico, de seguridad y limpieza para la prestación del servicio;
- Presentar ante el Instituto los vehículos para su revisión físico, mecánica y eléctrica;
- Portar, de manera visible, en el vehículo del servicio público y especial de transporte, la Constancia de Inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación o el permiso para circular sin estas; y,
- Contar con asientos específicamente designados para el uso preferente de mujeres embarazadas, personas con alguna situación de discapacidad y personas adultas mayores.

Además, en términos del artículo 77 de dicho Ordenamiento, deben garantizar, con relación a los camiones que:

- Tengan una antigüedad no mayor a diez años, a menos de que empleen energías limpias;
- Lleven placa de circulación vigente;
- Traigan tarjeta de circulación vigente;
- Cuenten con póliza vigente de seguro de vehículo con cobertura amplia, que cubra a cada uno de las personas pasajeras que transporte, así como daños a terceros;

- Cuenten con un Sistema de Localización Vía Satelital que pueda ser monitoreado; y,
- Un Sistema de Video Vigilancia para garantizar la seguridad de las personas usuarias.¹⁴⁰

7.1.3. Sobre los requisitos que deben de cumplir las personas operadoras de los camiones

Si bien las personas prestadoras son quienes cuentan con la autorización del Instituto para brindar el servicio de transporte público, las unidades son tripuladas por terceras personas, en la generalidad empleadas de estas; por ello es necesario, establecer cuáles son los requisitos¹⁴¹ que deben cumplir las personas operadoras de los camiones:

- Licencia de conducir vigente tipo “E”;
- Acreditar de inicio y cada año, exámenes toxicológicos;
- Capacitarse vía internet, anualmente y de manera presencial, en caso de verse involucradas en hechos de tránsito; y,
- Capacitarse en talleres informativos en materia de acoso sexual, violencia de género, trata de personas, cultura y seguridad viales, los cuáles deben ser impartidos por el Instituto.

7.1.4. Sobre las condiciones y principios que rigen el Sistema de Servicio Público

La prestación del Servicio de Transporte Público debe de prestarse:

¹⁴⁰ Cfr. al respecto el artículo 78 de la Ley de Movilidad.

¹⁴¹ Según lo contenido en el artículo 79 de la Ley de Movilidad.

- Con calidad, es decir, el transporte público debe contar con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento;
- En forma permanente, regular, continua, uniforme e ininterrumpida; es decir, de acuerdo con itinerario y horarios previamente establecidos, cuya información debe de estar disponible fácilmente para las personas usuarias.¹⁴²
- En las mejores condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

Así, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley de Movilidad, la prestación del servicio de transporte público tiene que cumplir con los siguientes principios:

- Accesibilidad, para garantizar el acceso pleno, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía, a todas las personas en el transporte público;
- Asequibilidad, para garantizar el acceso a los bienes y servicios de movilidad a un precio justo, a fin de incentivar el uso de estos y favorecer la economía personal de las personas usuarias;
- Calidad, para garantizar que, en los Sistemas de Movilidad, el transporte público cuente con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- Confiabilidad, con relación a la certeza que deben de tener las personas usuarias para poder planear sus recorridos de mejor forma, incluyendo los tiempos de recorrido; los horarios de operación, así como los puntos de abordaje y descenso predefinidos y seguros;

¹⁴² Lo cual, de conformidad con el artículo 4 BIS 7 de la Ley de Movilidad constituye el derecho a buscar y acceder a la información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que las personas puedan planear sus trayectos.

- Diseño universal, dado que los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas, independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades;
- Eficiencia, tendente a maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles;
- Equidad, reconociendo las condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, para todas las personas, especialmente los grupos de atención prioritaria;
- Espacio público, para generar condiciones para que este tipo de espacios cumplan con la función de articular los servicios de equipamiento e infraestructura para la movilidad sostenible y la habitabilidad;
- Habitabilidad, consistente en generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- Igualdad e inclusión, mediante la atención incluyente, igualitaria y sin discriminación, atendiendo a las necesidades de las personas en sus desplazamientos;
- Innovación tecnológica, al emplear soluciones apoyadas en tecnología que permita contar con servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendente a la automatización y reducción de los errores en los desplazamientos.
- Movilidad activa, relativa a la promoción de ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- Multimodalidad, es decir, la oferta de múltiples modos y servicios de transporte.

- Participación, consistente en establecer mecanismos para que la sociedad, organismos empresariales, así como las organizaciones sociales y civiles atiendan y discutan programas y proyectos.
- Perspectiva de género, eliminar las causas de desigualdad entre hombres y mujeres.
- Progresividad, garantizando que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía.
- Resiliencia, consistente en lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad y el medio ambiente.
- Seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.
- Seguridad vial, privilegiando las acciones de prevención de hechos de tránsito durante sus desplazamientos;
- Seguridad vehicular, entendida como un aspecto de la seguridad vial enfocada en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- Sostenibilidad y energías limpias: consistente en satisfacer las necesidades de movilidad y solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas;

- Transparencia y rendición de cuentas: poniendo al alcance de los ciudadanos la información relacionada con el uso de los recursos públicos y de los recursos privados derivados de la prestación del servicio de transporte a través de particulares.
- Transversalidad: consistente en instrumentar e integrar políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y Entidades de la administración pública.
- Uso prioritario de la vía o servicio, concientizando a las personas usuarias sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas en situación de discapacidad, con movilidad reducida y quien les acompaña, de usar determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

7.2. Planteamientos de queja

Para una mayor claridad expositiva, se sintetizarán los problemas detectados en los expedientes de queja, englobándose las problemáticas de la siguiente manera:

- La frecuencia de paso de las unidades de transporte público colectivo;
- La infraestructura de las unidades de transporte público colectivo;
- Los traslados en las unidades de transporte público colectivo;
- La actitud de las personas operadores de las unidades de transporte público colectivo, y;
- La falta de seguimiento a los reportes.

7.2.1. Problemáticas relacionadas con la frecuencia de paso de las Unidades de Transporte Público Colectivo

Los problemas relacionados con la frecuencia de paso de los camiones, que se pueden advertir son los siguientes:

- Largos tiempos de espera, lo que provoca largas filas, desde media hora hasta dos horas;
- Falta de camiones suficientes;
- Eliminación de rutas;
- Fallas mecánicas;
- Los camiones no se detienen ya sea porque van llenos o simplemente porque la persona operadora así lo decide;
- Cambios de la ruta asignada; y,
- Afectaciones económicas al tener que recurrir al uso de taxi.

7.2.2. Problemáticas relacionadas con la infraestructura de las Unidades de Transporte Público Colectivo

Las problemáticas detectadas con la infraestructura consistieron en que:

- No hay accesibilidad:
 - Para las personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida;
 - Ni para el Sistema Universal para el pago de pasajes: ya que las personas usuarias se ven obligadas a cargar varias tarjetas y recargarlas en diferentes lugares; con la *app* urbani solo tiene quince minutos para abordar y si no pasa

el camión se pierde el dinero; y, muchas de las veces no funcionan las terminales de cobro.

- Existe confusión con los nuevos camiones porque son del mismo color y es difícil identificarlos.

7.2.3. Problemáticas relacionadas con los traslados en las Unidades de Transporte Público Colectivo

Las problemáticas relacionadas con los traslados en los camiones consistieron en:

- Largos tiempos, de hasta tres horas de espera;
- Condiciones insoportables por no encender el clima en tiempos de calor; y
- Fallas mecánicas de los camiones.

7.2.4. Problemáticas relacionadas con las personas operadoras de las Unidades de Transporte Público Colectivo

Las problemáticas relacionadas con las personas operadoras de los camiones, fueron las siguientes:

- Ponen en riesgo la integridad de las personas usuarias;
- Se niegan a prestar el servicio a personas en situación de discapacidad;
- Se niegan a bajar la rampa para que las personas puedan acceder a la Unidad;
- Conducen en estado de ebriedad; a exceso de velocidad; jugando carreritas con otros camiones o vehículos;
- Inician la marcha antes de que las personas pueden ascender y/o descender;
- Maltratan a las personas usuarias, al desplegar una actitud grosera;

- No se detienen en el lugar donde les marcan la parada;
- No están capacitados; y,
- Realizan cambios, sin justificación, a las rutas que les son asignadas.

7.2.5. Problemáticas relacionadas con la falta de seguimiento a los reportes por negligencia en la prestación del servicio de transporte público colectivo

Las problemáticas relacionadas con los reportes consisten, básicamente en que no se les da el seguimiento correspondiente.

7.3. Delimitación del análisis

El análisis se centrará en determinar si las acciones y/o medidas implementadas por el Instituto cumplen con la obligación del Estado de respetar, promover, proteger y garantizar el derecho humano a la movilidad de las personas que habitan y/o transitan en nuestra entidad federativa, únicamente, respecto en el Sistema de Transporte Tradicional (SETRA), y con relación al Sistema de Transporte Metropolitano (SEMTE) aquellas administradas por el Estado, es decir, con relación a la prestación del servicio de transporte público colectivo, brindado por el Estado y/o en colaboración con particulares,¹⁴³ que tenga como finalidad ofrecer el servicio de transporte público a través de camiones, quedando para posteriores pronunciamientos el análisis de los otros sistemas, pues aunque todos ellos forman una unidad, la complejidad del tema amerita que cada uno de ellos sea examinado por separado.

7.4. Hechos demostrados

En primer lugar, es importante mencionar que el Instituto:

¹⁴³ Mediante concesiones o cualquier otra figura jurídica.

- No dio contestación a todas las solicitudes de informes, a pesar de que le fueron requeridas en múltiples ocasiones.
- Solo contestó en tiempo una de las solicitudes, a pesar de haber sido requerido en varias ocasiones.
- Algunos informes fueron rendidos extemporáneamente, sin que se externara, ni justificara las razones o motivos para ello.
- No acompañó las documentales para acreditar lo aseverado en los informes que rindió. Con respecto a estos, debe de indicarse que en ninguno de ellos se dio contestación a los hechos concretos y específicos que habían dado origen al inicio de las investigaciones, pues la autoridad se limitó a señalar:
 - Que se remitió la queja a la Dirección de Atención Ciudadana de ese Instituto, para que informara si existía alguna queja o en su caso se iniciara de acuerdo con la información que se hizo de su conocimiento, vía solicitud de informe, comprometiéndose a allegar en alcance, lo que tuviera a bien comunicarle dicha área;
 - Pero dicha autoridad a la fecha no ha remitido la información correspondiente, por lo cual se desconoce qué acciones se hayan realizado para atender las problemáticas denunciadas, aunado a que tampoco acompañó las constancias que sustentaran que se hubiese dado parte a la Dirección de Atención Ciudadana señalada.

Debe indicarse que se requirió información adicional¹⁴⁴ sin que a la fecha haya respuesta a los siguientes cuestionamientos:

“(…) teniendo en cuenta que los mencionados expedientes están relacionados con la prestación del servicio de transporte público en el Estado, se considera

¹⁴⁴ Mediante oficio CEHDNL/1VG/16510/2023, notificado el 04 de diciembre de 2023.

necesario,¹⁴⁵ que, dentro del plazo de diez días naturales, contados a partir del día siguiente de la fecha en que se notifique el presente documento, rinda un informe documentado, fundado y motivado, sobre los siguientes aspectos:

1. ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir para que una persona física o moral pueda prestar el servicio público de transporte?
2. ¿Cuáles son las rutas que prestan el servicio público de transporte¹⁴⁶ en el Estado al día de hoy? Debiéndose acompañar copia del documento mediante el cual se autoriza la prestación de ese servicio en cada una de las rutas.
3. ¿Cuál es la figura jurídica bajo la cual opera cada una de las rutas?¹⁴⁷ como, por ejemplo: de manera enunciativa, más no limitativa los denominados “camiones verdes”.
4. ¿Cuáles son los recorridos de todas las rutas que prestan el servicio público de transporte? Para lo cual se deberá informar el punto de salida y el punto de llegada, así como el regreso. Incluido los denominados “camiones verdes”.
5. ¿Cuál es la cantidad total de autobuses urbanos¹⁴⁸ que componen las rutas¹⁴⁹ que prestan el servicio público de transporte, señalando, por cada uno, lo siguiente:
 - Ruta;
 - Número económico;
 - Figura jurídica bajo la cual opera;
 - Si son propiedad de particulares, estatales o mixtos;¹⁵⁰

¹⁴⁵ Para lograr una debida integración.

¹⁴⁶ Por lo cual nos referimos a los autobuses urbanos destinados para el traslado de personas.

¹⁴⁷ Por ejemplo, concesión, permisión o alguna otra.

¹⁴⁸ Es decir, cualquier vehículo automotor que se utilice para el transporte público de personas

¹⁴⁹ Entendiendo por rutas, todas las formas mediante las cuáles los autobuses urbanos prestan el servicio público de transporte, incluyendo los denominados camiones verdes.

¹⁵⁰ Entendiendo por éstos, aquellas rutas o autobuses urbanos que tienen participación de particulares y el estado, lo cual deberá de aclarar de manera específica en su respuesta, de tal

- La cantidad de personas que pueden trasladar de manera segura, cada vehículo, señalando cuántas personas sentadas y cuántas de pie; y,
 - ¿Cuántos asientos están destinados para personas discapacidad o movilidad limitada?
6. Si las rutas de transporte cuentan con itinerario¹⁵¹ y horario establecido y/o definido;¹⁵² de ser así, deberá informar dicho itinerario y, en su caso, comunicar de qué manera se pone al alcance de los usuarios dichos itinerarios.
 7. Si las rutas que prestan el servicio público de transporte cumplen con el itinerario y horario establecido y, en su caso ¿De qué manera se ha constatado? y ¿Cada cuánto se lleva a cabo dicha actividad?
 8. Si las diferentes rutas de camiones le informan cuándo fue la última vez que se realizó la revisión físico mecánica de los autobuses de las rutas que prestan el servicio público de transporte, debiéndose, en su caso, señalar ruta, número económico del autobús urbano y resultado.
 9. ¿Cuándo fue la última vez que realizó la revisión físico-mecánica de los autobuses de las rutas que prestan el servicio público de transporte? debiéndose, en su caso, señalar ruta, número económico del autobús urbano y el resultado de esa revisión.
 10. En el supuesto de que hayan resultado unidades condicionadas¹⁵³ ¿Cuál fue el seguimiento que se dio a cada una de ellas? Debiéndose especificar si a la fecha se encuentran prestando el servicio.

manera que no deja lugar a dudas sobre cómo su origen y naturaleza jurídica, así como la forma de operar.

¹⁵¹ Es decir, el recorrido, señalando su lugar de salida y de llegada.

¹⁵² Con relación a la certeza que deben de tener las personas usuarias de los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso, así como la frecuencia de paso, previamente definidos.

¹⁵³ Es decir, aquellos autobuses urbanos que por alguna razón derivada de la revisión físico mecánica se haya determinado que no son aptos para prestar el servicio público de transporte.

11. ¿Cuál es el procedimiento que se tiene contemplado cuándo un autobús urbano de transporte público participa en un accidente o hecho de tránsito?¹⁵⁴
12. ¿Cuenta con un registro de accidentes o hechos de tránsito, en los cuáles hayan participado autobuses urbanos? En el periodo comprendido del 01 octubre de 2022 al 31 de octubre 2023.
13. ¿Cuenta con un registro de personas lesionadas o fallecidas por accidentes en los que hayan participado autobuses urbanos? Debiéndose señalar ruta, número económico, si son de particulares, estatales o mixtos; en el periodo comprendido del 01 octubre de 2022 al 31 de octubre 2023.
14. Si ha establecido algún protocolo de actuación cuando resulten personas lesionadas o fallecidas, en los que hayan participado autobuses urbanos del transporte público.
15. ¿Cuáles son los costos de pasaje autorizados que los usuarios deben pagar para poder hacer uso de los autobuses urbanos de transporte público? y ¿De qué manera se ponen al alcance de las personas usuarias dicha información?
16. ¿Cuáles son las tarifas preferenciales autorizadas? y ¿quiénes son las personas beneficiarias?
17. En caso de que exista alguna variación en los costos, deberá señalar el motivo y fundamento para ello, así como el tipo de unidad (ya sea particular, estatal o mixto).
18. ¿Cuáles son las formas de pago aceptadas en los autobuses urbanos de las rutas que prestan el servicio público de transporte? Debiéndose señalar la ruta y número económico.
19. Para efectuar el pago mediante formas distintas al efectivo ¿Es necesaria la adquisición de algún plástico? De ser así ¿tiene algún costo? Y ¿Dónde se pueden adquirir?

¹⁵⁴ Tomando en consideración que es obligación del Estado prestar el servicio público de transporte, con independencia que sea de manera directa o no, como, por ejemplo, de manera enunciativa, mediante concesiones.

20. ¿Es necesario más de un plástico para hacer uso de todos los autobuses urbanos de las rutas que prestan el servicio público de transporte? De ser así, ¿Cuál es el fundamento para ello?
21. ¿Cómo se garantiza el acceso y respeto a las tarifas preferenciales?
22. Cuál es la incentivación de pago en cada una de las formas que no sea mediante efectivo, debiéndose detallar lo siguiente:
- ¿En qué consisten?
 - ¿Cómo lo pueden hacer efectivo las personas?
 - ¿De qué manera constata que se respeten dichos beneficios?
 - Debiendo señalar si son prepago y, en su caso ¿En qué lugares pueden las personas hacer las recargas?
 - ¿Si se pueden personalizar los plásticos? para el supuesto de que la persona la extravíe o por cualquier otra razón ya no pueda hacer uso de esta y, de esta forma, no perder su dinero.
23. En el supuesto de que las personas efectúen su pago en efectivo ¿Se les respeta su tarifa preferencial? En caso de responder negativamente ¿Cuáles son los motivos y fundamento para ello? En caso de responder afirmativamente ¿De qué forma ha conestado el cumplimiento de ello?
24. Existe algún área en la cual se pueda reportar la falta de acceso y respeto a las tarifas. En caso de responder afirmativamente ¿Cómo se llama dicha área y de qué maneras se pueden realizar los reportes? Y, en su caso ¿Si se otorgan folios? O ¿Cuál es la manera para darle seguimiento?
25. ¿Cuál es la velocidad máxima, que pueda considerarse segura para los usuarios, a la que deben circular los autobuses urbanos de transporte público?
26. Si a la fecha, todos los autobuses del servicio público de transporte cuentan con póliza de seguro vigente, así como la demás papelería necesaria para poder realizar el traslado seguro de las personas usuarias.

Se hace de su conocimiento que la información solicitada con antelación no es limitativa, por lo que cual deberá informar y remitir todo aquello que esté relacionado con la prestación del servicio de transporte público, debiéndose acompañar todas y cada una de las constancias que sustenten lo que llegue a comunicar. (...)"

Por lo expuesto y en atención a lo establecido en el artículo 38 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León¹⁵⁵ se hacen efectivos los apercibimientos formulados en los oficios que se le enviaron al Instituto y se tienen por ciertas las conductas imputadas, en vía de acción y omisión, con relación a las problemáticas de movilidad que sufren las personas que viven y transitan en el Estado, porque el Instituto:

- No allegó ningún documento, menos aún los antecedentes que obraban en su poder;
- No expuso razonamiento alguno sobre la temática abordada;
- Tampoco se refirió a las acciones u omisiones materia-objeto de las quejas;
- No adjuntó la documentación que considerara necesaria¹⁵⁶ para estar en posibilidad de resolver estos expedientes.

¹⁵⁵ "ARTÍCULO 38o.- EN EL INFORME QUE RINDAN LAS AUTORIDADES O SERVIDORES PÚBLICOS SOBRE LOS ACTOS PRESUNTAMENTE VIOLATORIOS DE DERECHOS HUMANOS, DEBERÁN CONSTAR LOS ANTECEDENTES QUE OBREN EN SU PODER, ASÍ COMO LOS RAZONAMIENTOS DE LAS ACCIONES, OMISIONES Y RESOLUCIONES IMPUGNADAS POR EL QUEJOSO O DENUNCIANTE, ASÍ COMO LA DOCUMENTACIÓN QUE SE ESTIME NECESARIA, A FIN DE QUE LA COMISIÓN SE ENCUENTRE EN APTITUD DE TOMAR LAS DETERMINACIONES QUE ESTIME NECESARIAS Y CONGRUENTES. LA FALTA DE RENDICIÓN DEL INFORME O DE LA DOCUMENTACIÓN QUE LO APOYE, ASÍ COMO EL RETRASO INJUSTIFICADO EN SU PRESENTACIÓN, ADEMÁS DE LA RESPONSABILIDAD RESPECTIVA, TENDRÁ EL EFECTO DE QUE SE DEN POR CIERTOS LOS HECHOS DENUNCIADOS, SALVO PRUEBA EN CONTRARIO."

¹⁵⁶ A fin de que la comisión se encuentre en aptitud de tomar las determinaciones que estime necesarias y congruentes.

- En la mayor parte de los casos no se rindió el informe, menos aún se anexó documentación alguna y los pocos informes que se rindieron fueron entregados con retraso, sin que se justificara esa situación.¹⁵⁷

Sin que se advierta prueba en contrario, dado que cómo se detallará más adelante, existen otros elementos que confirman la violación grave de diversos derechos humanos con motivo de la inadecuada prestación del servicio de transporte para garantizar la movilidad.

Con independencia de que lo expuesto resulta suficiente para tener por acreditado que el Instituto ha incumplido con su deber de garantizar el derecho humano a la movilidad, se procederá a realizar el estudio correspondiente con relación a la actuación de dicha autoridad para delimitar, debidamente, el grado de su responsabilidad.

Finalmente, no pasa desapercibida la conducta procesal desplegada por la persona titular del Instituto, pues al no haberse rendido los informes, al haberlo hecho de manera extemporánea o evadiendo referirse a los hechos materia-objeto de los expedientes de queja, pone de manifiesto una conducta procesalmente dolosa que no puede pasar desapercibida, pues el ocultamiento deliberado de la información sobre este importante tema, resulta crucial para que esta Comisión pudiera llevar a cabo un examen más puntual y pronunciamientos más concretos para la protección y salvaguarda de los derechos humanos.

7.5. Análisis realizado a la Encuesta Ciudadana¹⁵⁸

La Encuesta Ciudadana está formada por cuatro temas principales:

- Desarrollo Social y Económico,

¹⁵⁷ A pesar de existir varios requerimientos.

¹⁵⁸ También conocida como “Como vamos Nuevo León.”

- Desarrollo Sustentable,
- Seguridad y Justicia, y
- Gobierno.

Este documento nos proporcionará un parámetro sobre la dimensión del problema de movilidad que aqueja al Estado, para lo cual se examinarán ciertos apartados que interesan al análisis que se realizará en esta Recomendación, relacionados con los citados temas.

En el entendido que los datos que se precisarán tienen con base la información y gráficas obtenidas en las encuestas y nos permitirá conocer la estadística sobre la prestación del servicio de transporte público, entre otros, con relación a:

- Las personas que usan el transporte público;
- Sus lugares de origen;
- Los principales motivos de salida;
- Los tiempos de espera y traslado; y,
- Los datos relativos a la economía en el hogar en el estado de Nuevo León.

7.5.1. Desarrollo Social y Económico

El tema relacionado con “Desarrollo Social y Económico” se subdivide, a su vez, en cuatro subtemas:

- Salud;
- Educación;
- Economía y trabajo;

- Migración y discriminación; y
- Principales problemas de desarrollo social.

Al respecto, de acuerdo al tema que se está abordando en esta Recomendación, se destacará lo relativo a Economía y Trabajo, así como Migración.

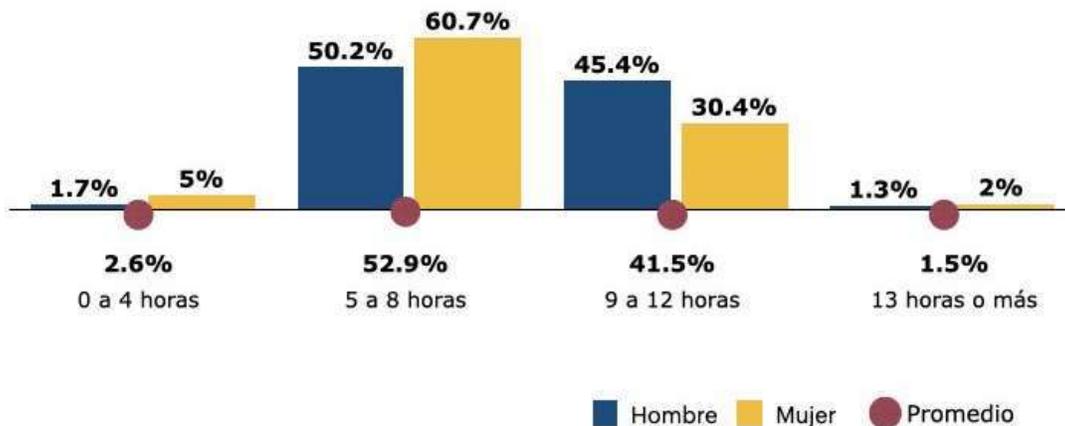
- **Economía y trabajo:**

- **Actividad laboral**

En cuanto a la actividad laboral, respecto a su modalidad de trabajo, se desprende que el noventa y cuatro punto tres por ciento, es presencial, el tres punto ocho por ciento, es a distancia, mientras el uno punto tres por ciento, es híbrido; por lo que tenemos que, la mayoría de la población en el Estado de Nuevo León que labora tiene que salir de su domicilio a su centro de trabajo.

En promedio, cerca de seis de cada diez personas en Nuevo León trabajan seis días a la semana, como se pueden apreciar de la siguiente tabla:

Horas dedicadas al trabajo remunerado al día**

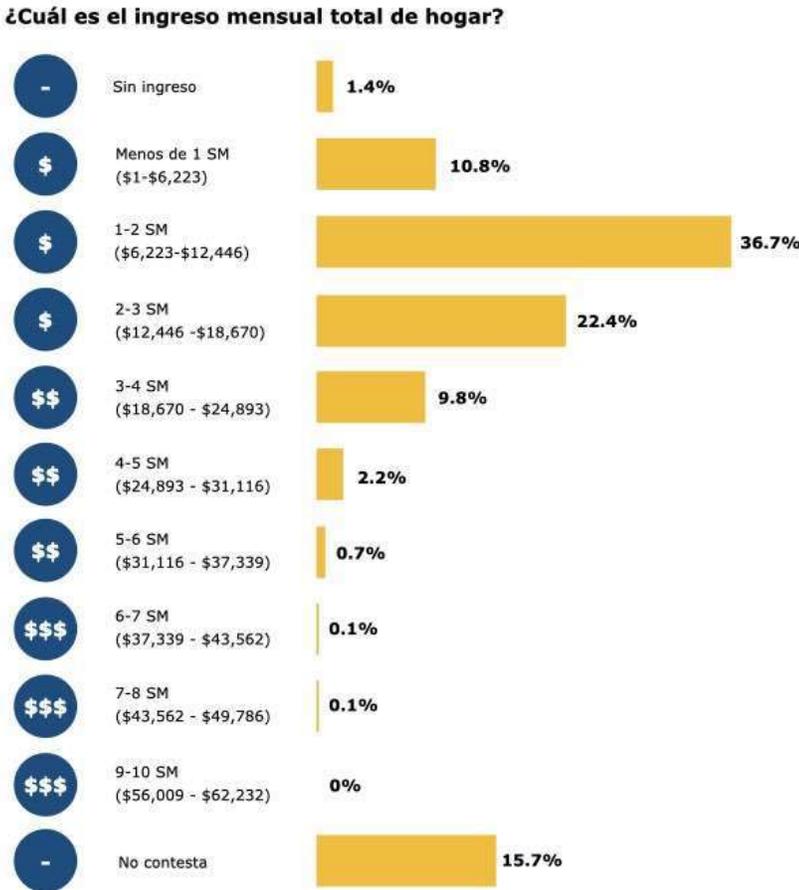


** 1.5 no contestó.

Del contenido de la misma se advierte que más del cincuenta por ciento de las personas que trabajan, dedican hasta ocho horas de su tiempo para dicha actividad, y otro gran porcentaje, superior al cuarenta por ciento, destina incluso doce horas, lo cual representa la mitad de las horas que tiene un día.

- **Economía del hogar**

El ingreso grueso de los hogares, en promedio, está conformado por tres personas y es menor o igual a dos salarios mínimos, que equivalen a doce mil cuatrocientos cuarenta y seis pesos, para el cuarenta y nueve por ciento de los hogares, como se puede apreciar en la siguiente tabla:



*SM Salario mínimo

Cabe mencionar que, se observó que el porcentaje de personas que puede ahorrar disminuyó ligeramente respecto a 2022 y la mitad con respecto a 2021; mientras que a quienes les alcanza justo, sin grandes dificultades, se incrementó de sesenta y cinco punto dos por ciento, en dos mil veintidós, a sesenta y ocho punto tres por ciento, en dos mil veintitrés. Además, una de cada cinco personas declaró que el ingreso del hogar no les alcanza y tienen dificultades o grandes dificultades.

Con relación a lo señalado en párrafos precedentes, se inserta la siguiente tabla:

Con el total de ingreso del hogar, usted diría que...*

	2023	2022	2021
Les alcanza bien y pueden ahorrar	10.7%	11.2%	21.4%
Les alcanza justo, sin grandes dificultades	68.3%	65.2%	61.9%
No les alcanza y tienen dificultades	18.8%	20.5%	15%
No les alcanza y tienen grandes dificultades	1.6%	2.2%	1.3%

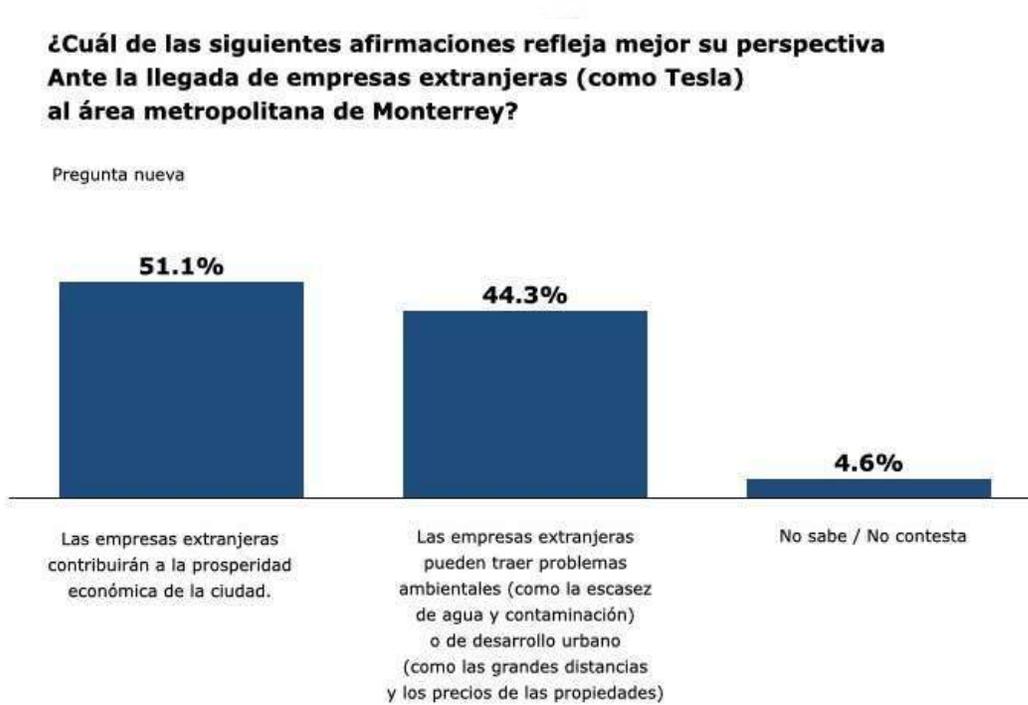
*En 2023, 0.6% de las personas no sabe o no contesta; en 2022, el 0.9% y para el 2021 la cifra es 0.4%.

Estos datos evidencian una grave afectación a la economía del hogar, pues de dos mil veintiuno a dos mil veintitrés, el porcentaje de personas que les alcanza bien se redujo prácticamente en un cincuenta por ciento, en tanto que a quienes les alcanza justo ha ido en aumento año tras año.

Lo anterior, es alarmante, pues esto es un indicador que permite vislumbrar lo que sufren las personas que viven o transitan en Nuevo León, pues a una de cada cinco personas no les alcanza y tienen dificultades o grandes dificultades, lo que constituye un veinte por ciento de las personas.

- **Llegada de empresas extranjeras**

Con relación a la llegada de empresas extranjeras a Nuevo León, el cincuenta y un por ciento considera que esto traerá prosperidad económica a la entidad, en tanto que el cuarenta y cuatro punto tres por ciento estima que puede traer problemas ambientales o de desarrollo urbano, como se advierte de la siguiente imagen:



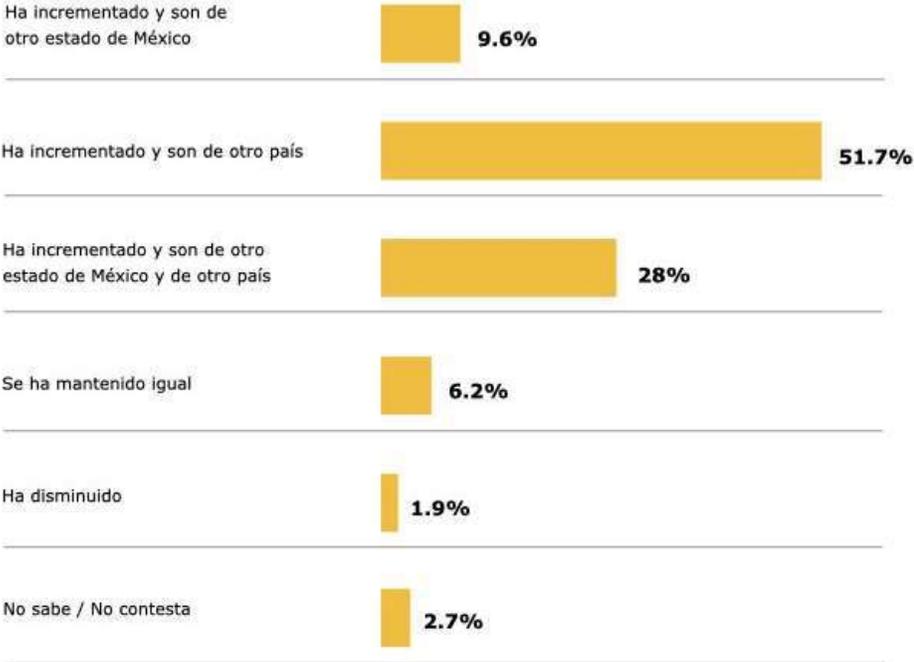
Indiscutiblemente, la llegada de empresas extranjeras generará nuevos empleos para la población, pero ello generará también una mayor demanda de servicios y uso de infraestructura; de allí, la obligación de la Administración Pública Estatal de realizar las adecuaciones pertinentes para cubrir esas necesidades, en atención a los estudios de impacto que generen los especialistas.

- **Migración y discriminación**

Nuevo León se ha convertido en los últimos años en un lugar de destino de personas en situación de migración (extranjeras e internas), que hacen de este Estado su nuevo hogar, situación que confirma la Encuesta Ciudadana, de la cual se advierte

que, durante dos mil veintitrés, el ochenta y nueve punto tres por ciento de las personas percibió un aumento en la cantidad de personas en esa situación, provenientes de otro estado o país, como se aprecia enseguida:

En los últimos 12 meses, ¿considera que la cantidad de personas migrantes en el estado de Nuevo León...?



Muchas personas emigran debido a la falta de oportunidades laborales y/o buscando mejorar su calidad de vida y de sus familias; de allí que la llegada de empresas extranjeras sea un factor atractivo para que más personas se establezcan en la entidad.

Lo expuesto, traerá aparejado un incremento exponencial en la demanda de servicios y el crecimiento de la mancha urbana, por lo que surgirán nuevos lugares en los que las personas que allí residan requieran satisfacer sus necesidades, adquiriendo el derecho a la movilidad un papel preponderante para hacer viable los traslados que se requieran, desde y hacia los nuevos asentamientos humanos.

7.5.2. Desarrollo Sustentable

El tema relacionado con “Desarrollo Sustentable” se subdivide, a su vez, en tres subtemas:

- Movilidad
- Desarrollo Urbano
- Medio ambiente

Se destaca que, entre los principales problemas de desarrollo sustentable, el treinta y seis por ciento de las personas, señaló movilidad, relacionado con el transporte público (falta de rutas y tiempos de espera elevados); el veintinueve punto seis por ciento refirió el desarrollo urbano, en cuanto a la falta de áreas verdes o deportivas; mientras el veinticuatro punto dos por ciento, refirió el medio ambiente, precisando la escasez del agua.

Al respecto, de acuerdo al tema que se está abordando en esta Recomendación, se destacará lo relativo a Movilidad, el cual como se refirió, es el principal problema en materia de desarrollo sustentable.

- **Movilidad**

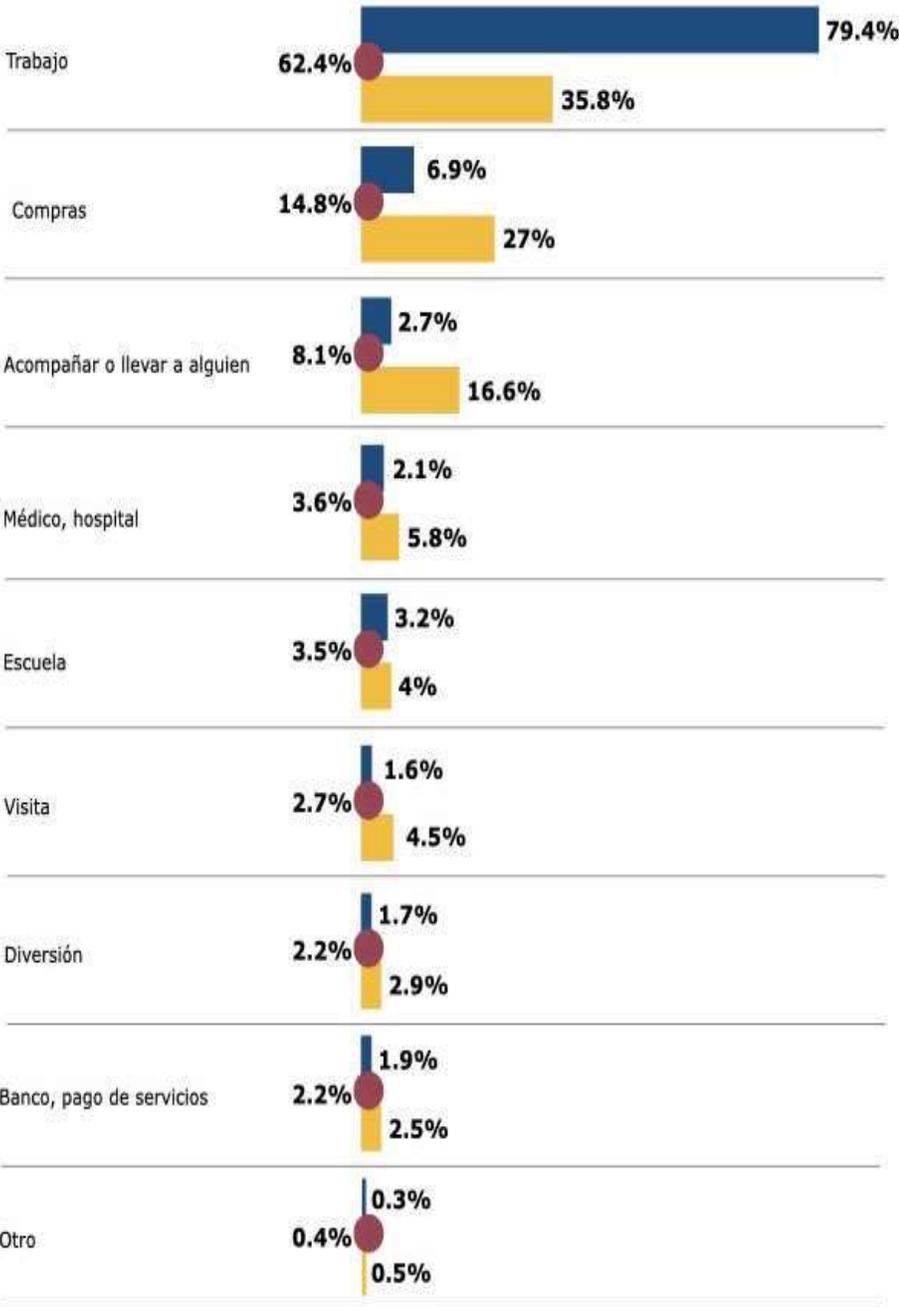
La Encuesta Ciudadana se centra en la medición de tiempo de los traslados, el viaje principal realizado, cuyo resultado permite ilustrar lo que la población de Nuevo León enfrenta cuando realiza traslados que no suelen ser opcionales, tales como al trabajo.

- **¿Cómo nos movemos?**

- **Motivo de traslado**

El principal motivo de viaje y/o de traslado de las personas lo ocupa el trabajo, como se advierte en la siguiente tabla:

Durante el día de ayer, ¿cuál fue el principal motivo para trasladarse fuera de su casa?

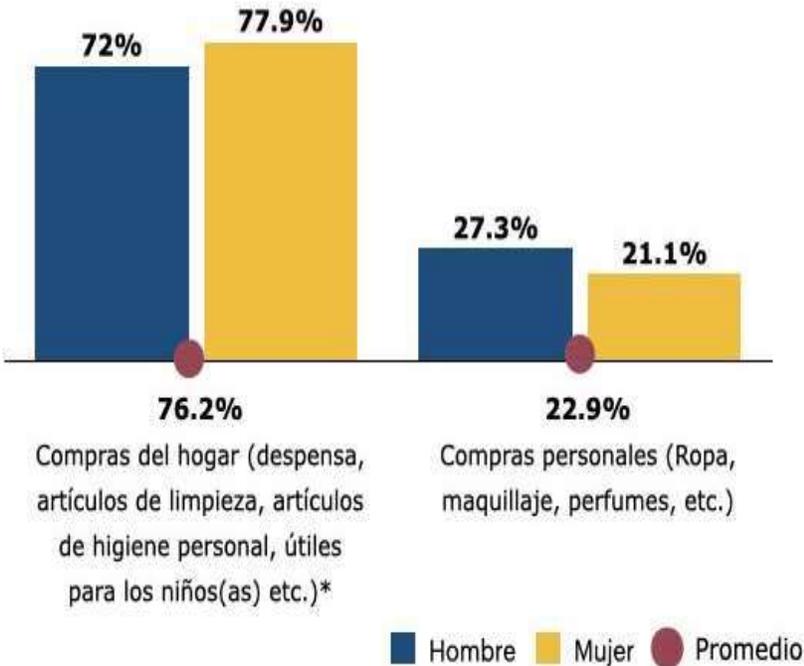


*0.2%, no contestó

■ Hombre ■ Mujer ● Promedio

Las compras ocupan el segundo lugar, principalmente para la adquisición de productos de primera necesidad, como despensa y artículos de limpieza.

Si respondió "compras", ¿qué tipo de compras realizó?

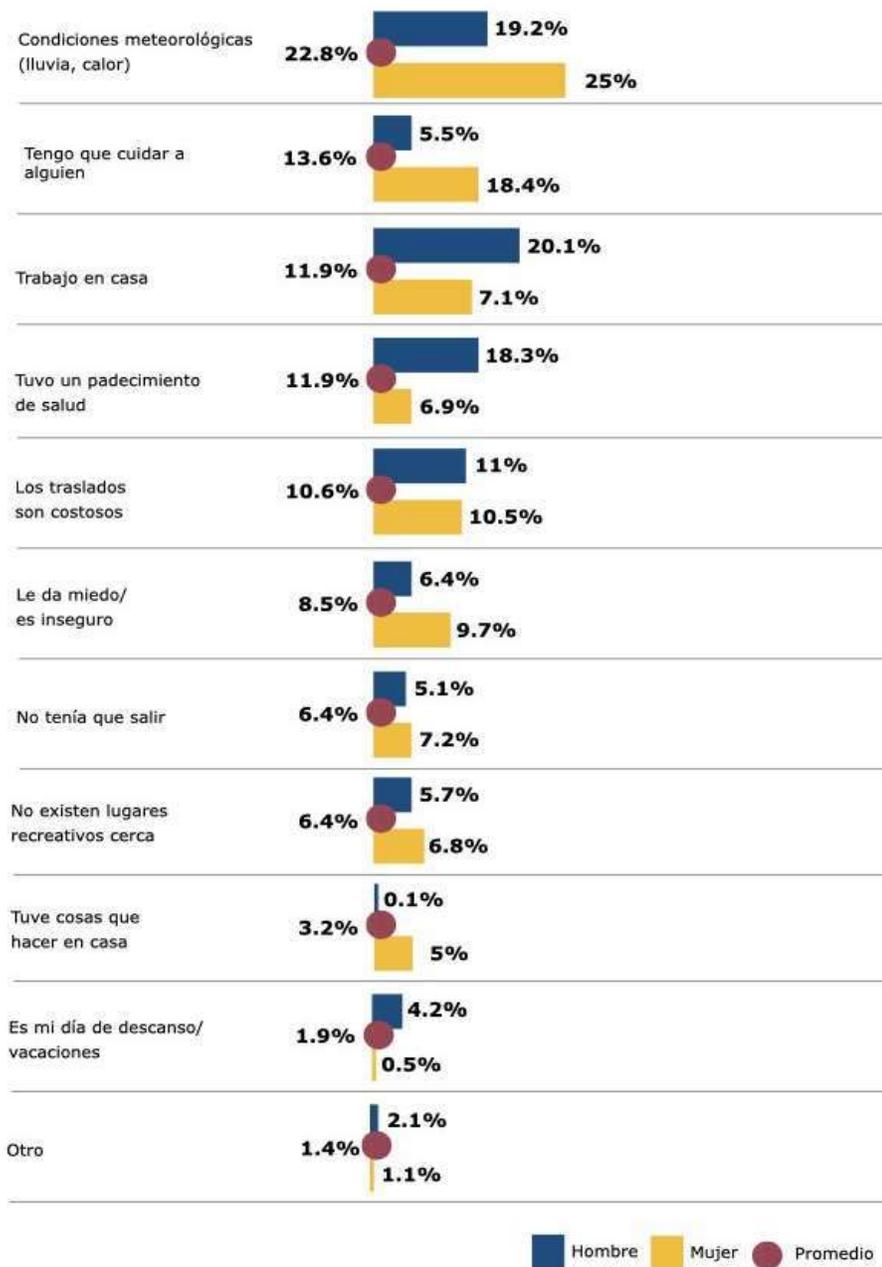


*1% menciona otro.
1 No se contemplan viajes a escuela, médico /hospital debido a que se asume que estos viajes son personales, de otra forma caerían en la categoría "llevar/acompañar a alguien".
2 Cuando la entrevista se realiza en domingo o lunes se pregunta por el viaje del viernes. Si tuvo varios viajes, se selecciona el más recurrente.

En promedio las personas acuden a su destino principal cuatro punto cuatro veces por semana.

Ahora bien, respecto a las personas que refieren no salir de casa, señalaron que se debe a las razones siguientes:

¿Por qué no salió?

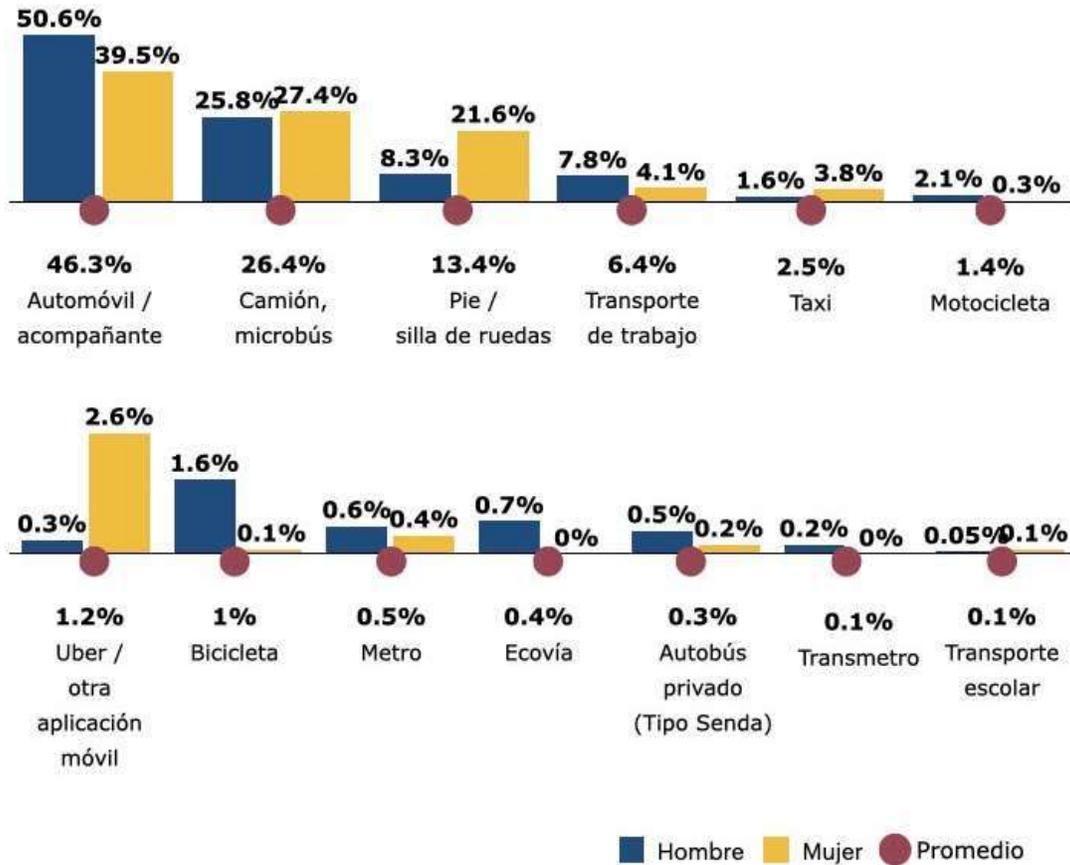


Las condiciones meteorológicas tales como la lluvia y el calor ocupan el primer lugar como motivo por el cual las personas no salieron y en el quinto lugar se encuentra que los traslados son costosos, situaciones que serán objeto de estudio más adelante.

➤ Partición modal

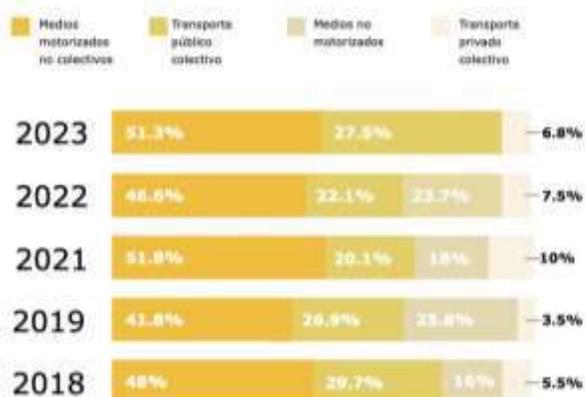
El automóvil es el principal medio de transporte, mientras que el camión ocupa el segundo lugar, alcanzando un veintisiete punto cinco por ciento.

Durante el día de ayer, ¿cuál de los siguientes modos de transporte utilizó para llegar a su destino? (Si utilizó más de uno, seleccionar en el que pasó más tiempo)



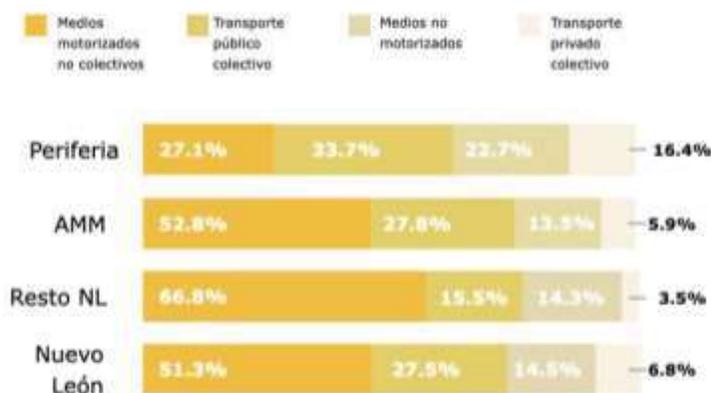
Dicho porcentaje supera al dos mil veintidós y es superior al dos mil diecinueve, año previo a la pandemia, pero aún por debajo de la población usuaria en dos mil dieciocho.

Partición modal histórica³



En la periferia, la situación es inversa, pues el medio de transporte público colectivo es el más mencionado, con un treinta y tres punto siete por ciento, en tanto que, los medios no colectivos ocupan el segundo lugar con veintisiete punto un por ciento; además, un alto índice de personas usan el transporte privado colectivo, alcanzando un dieciséis punto cuatro por ciento.

Partición modal por región

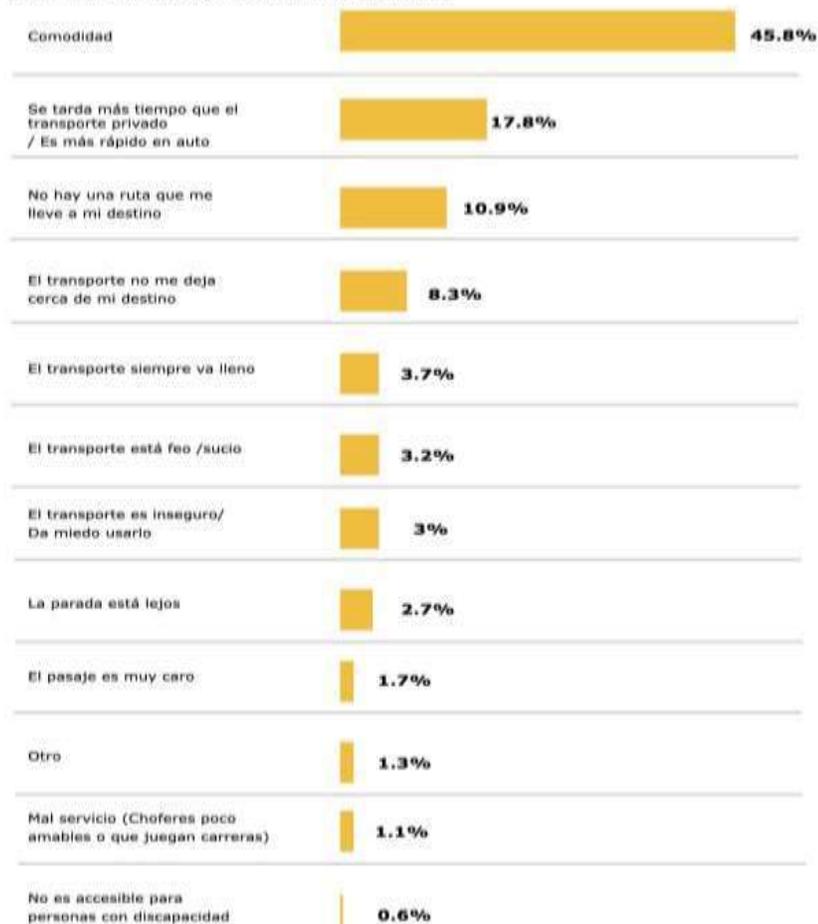


Entre las principales razones por las que las personas no usan el transporte público se encuentra:

- La incomodidad;
- Los tiempos de traslado;

- La falta de rutas que los lleven a su destino o cerca de este;
- Que los camiones siempre van llenos;
- El pasaje es costoso;
- El mal servicio, al ponerse en riesgo no sólo su integridad y seguridad personal, sino también, la de terceras personas con quienes se comparte la vía, tales como automovilistas y peatones; y,
- La falta de accesibilidad para personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

¿Por qué no utiliza transporte público? ⁴



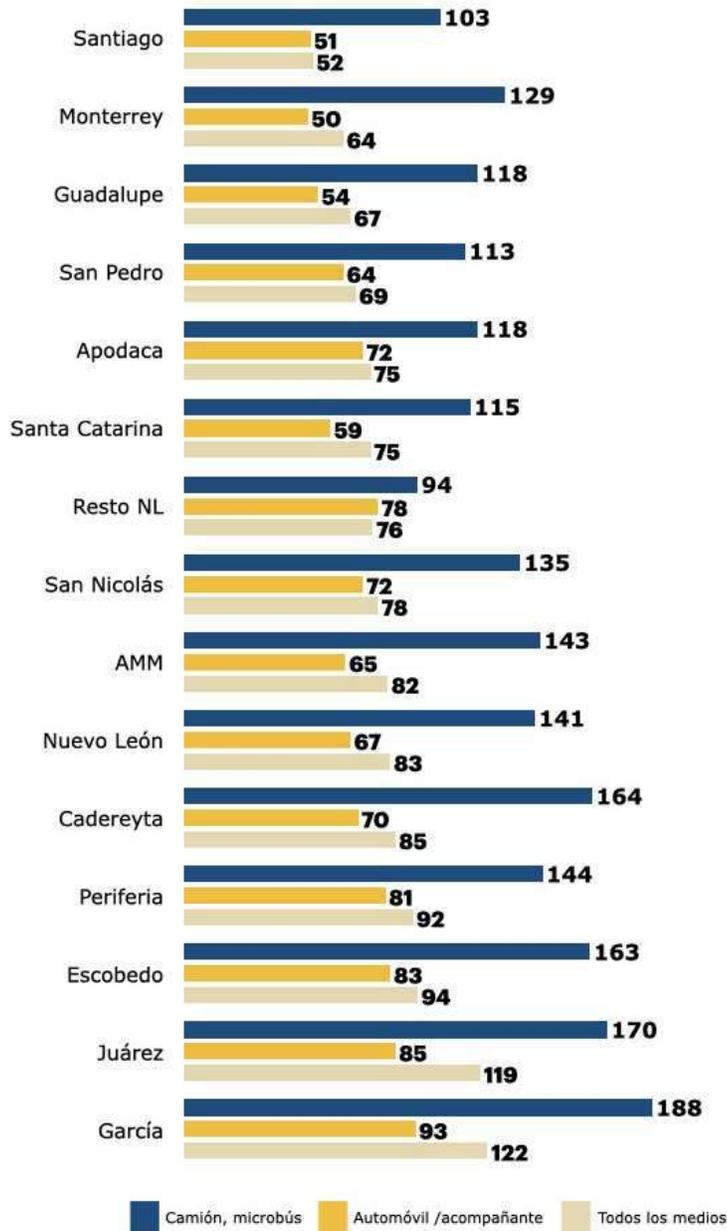
*0.21%, no supieron o no contestaron

⁴ Se hace esta pregunta a quienes respondieron que se movían en automóvil, motocicleta, taxi o Uber /aplicación móvil.

➤ **Los tiempos de traslado**

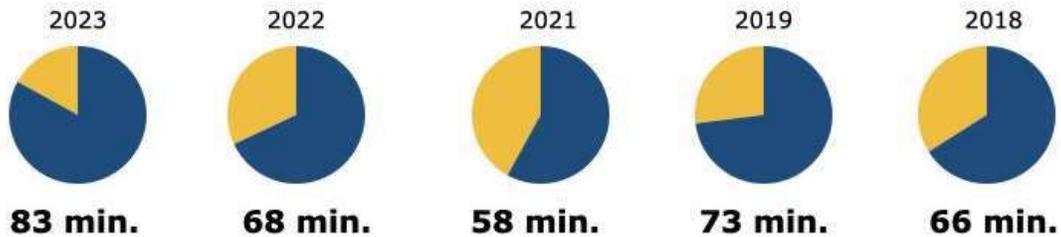
Los tiempos de viaje y/o de traslado ocupan un lugar primordial en la movilidad de las personas, sobre esto debe indicarse que, en dos mil veintitrés el tiempo promedio de traslado fue ochenta y tres minutos.

Minutos invertidos en traslados de ida y regreso por municipio



En 2022 los tiempos de traslado eran de 68 minutos y en 2021 de 58 minutos.

Minutos invertidos en traslados de ida y regreso por año



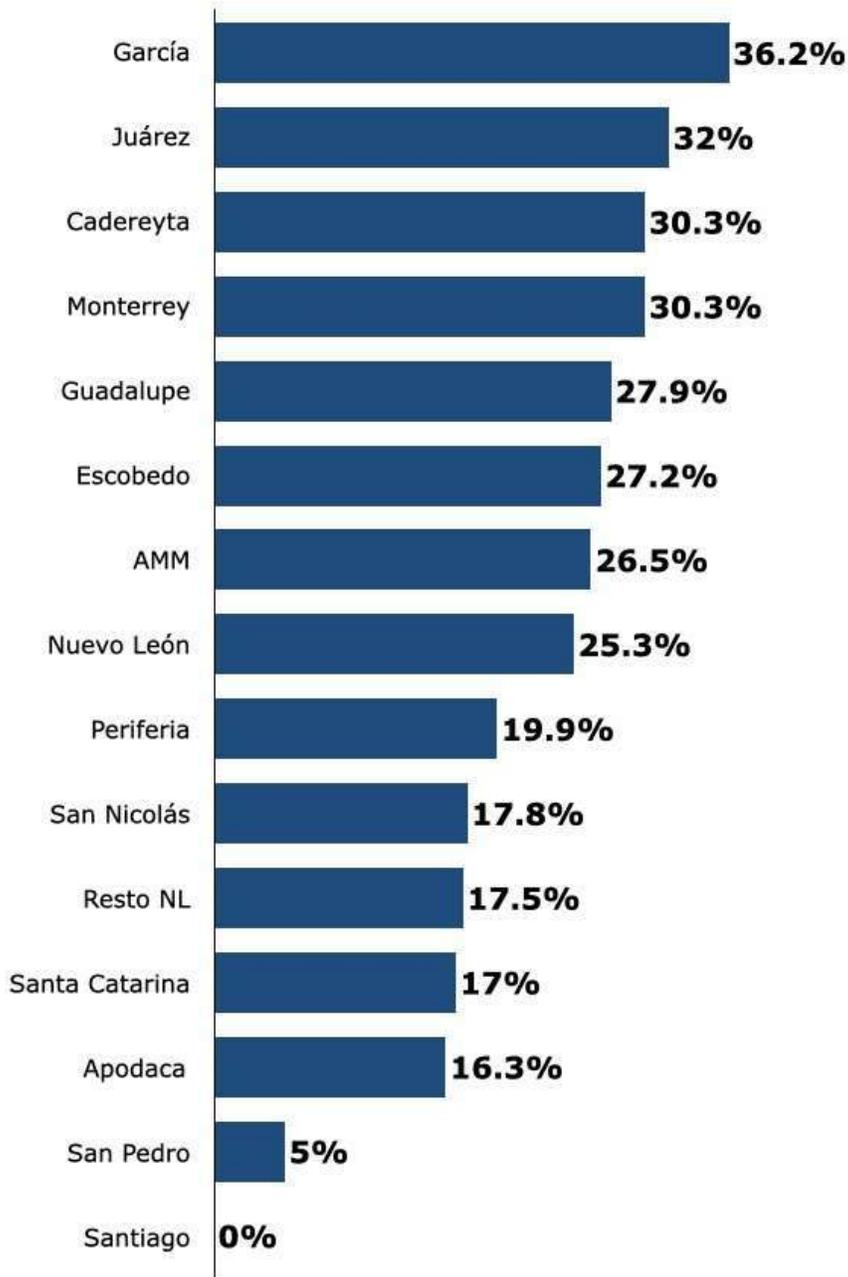
Lo anterior deja entrever una situación preocupante, pues en tan sólo dos años los tiempos de espera se han elevado en prácticamente un cincuenta por ciento.

➤ **Transbordos**

Las personas que se trasladan, muchas de las veces se ven obligadas a usar más de un camión, ya sea porque no hay rutas que los lleven hasta su lugar de destino, por la distancia entre este punto y su lugar de origen o cualquiera otra razón, situación que trae como consecuencia que se invierta más tiempo para poder efectuar sus viajes.

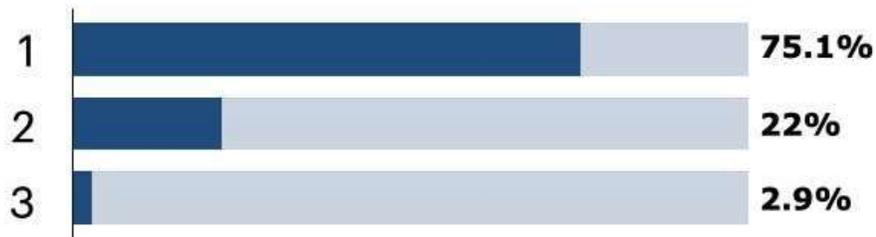
El veinticinco punto tres por ciento de las personas que usan el transporte público, transbordan para llegar a su destino en su viaje principal, ya sea del mismo medio de transporte o de uno distinto.

¿Realizó algún transbordo en si viaje de ida?



Debe tenerse en cuenta que hay personas que requieren cambiar más de una vez de unidad de transporte público para poder completar su viaje.

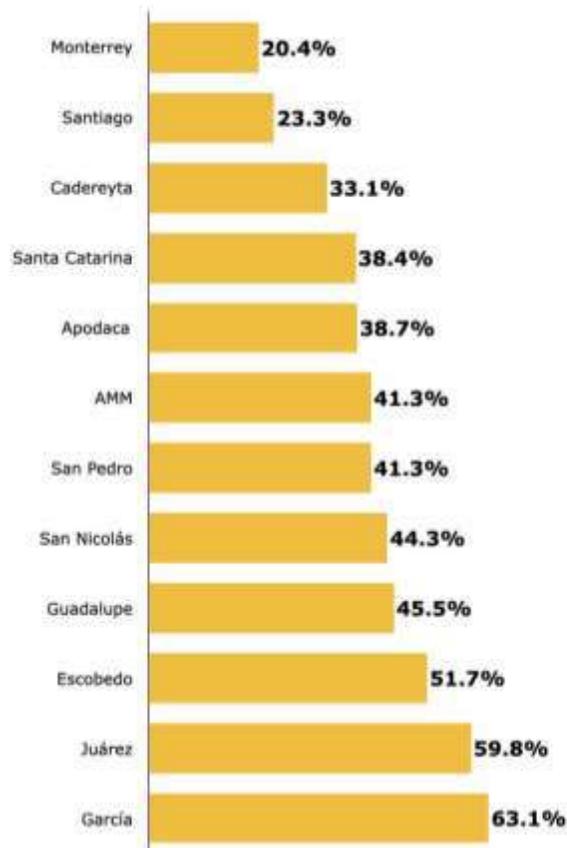
¿Realizó algún transbordo en si viaje de ida?



5 Transbordo: cambio de unidad de transporte para completar un viaje, puede ser el mismo medio de transporte público u otro.

Una situación por tomar en cuenta como factor en la movilidad es que el cuarenta y uno punto tres por ciento de las personas residentes en el área metropolitana tienen que salir de su municipio para trasladarse hacia su viaje principal, el cual es el trabajo.

Personas que salen de su municipio al realizar su viaje principal



➤ **Costos de viajes**

El costo diario que destinan las personas por concepto de transporte público colectivo es de treinta y tres pesos con cuarenta y un centavos pesos; no obstante, la cantidad de dinero destinada para dicho rubro varía, de acuerdo al municipio de origen.

Costo diario promedio del viaje principal en transporte público

Cadereyta \$46.12	García \$42.53	Periferia \$37.91
Resto NL \$37.25	Escobedo \$37.19	Juárez \$33.64
Nuevo León \$33.41	AMM \$32.58	Santa Catarina \$32.17
Monterrey \$30.79	Santiago \$29.87	San Pedro \$27.58
Guadalupe \$27.52	Guadalupe \$26.49	San Nicolás \$25.56

El costo promedio semanal de gasto para el transporte público, por persona, es de ciento cincuenta y tres pesos con treinta y un centavos.

Gasto semanal promedio de Nuevo León:



Gasolina

\$930.81



Transporte público

\$153.31

Dicha cantidad de dinero varía, pues si se multiplica la cantidad de cuarenta y dos pesos (que es el gasto diario, aproximado, que realizan quienes viajan de Cadereyta y García), por seis (número de días que en promedio laboran las personas), el costo promedio semanal es de, al menos, doscientos cincuenta y dos pesos.

La mitad de las personas considera que las tarifas del transporte público son altas o muy altas.

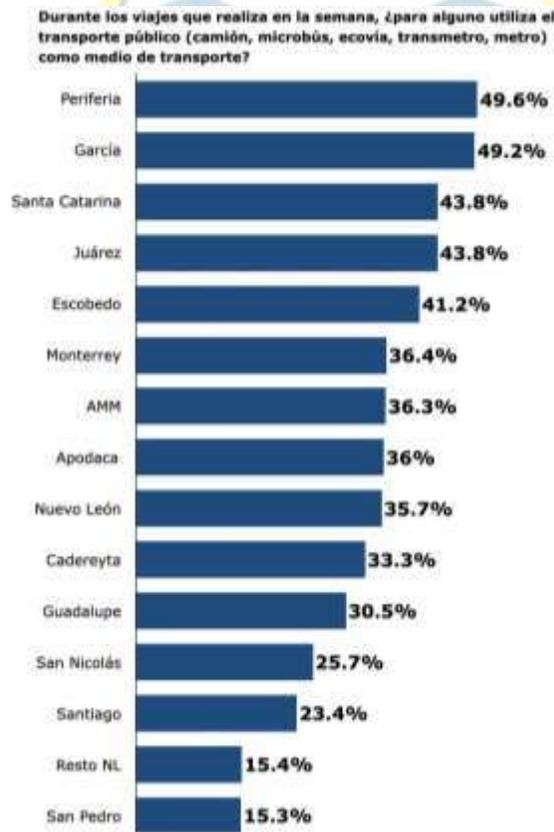
Considera que la tarifa del transporte público (metro y camión) es:



*0.2%; no supieron o no contestaron.

- **Percepción del transporte público**

El porcentaje de personas de la periferia y García que ocupan el transporte público para trasladarse al menos una vez a la semana es del cuarenta y nueve por ciento, situación que se ve reducida en Nuevo León donde la cifra es de treinta y cinco punto siete por ciento.



➤ Calidad del servicio del transporte público

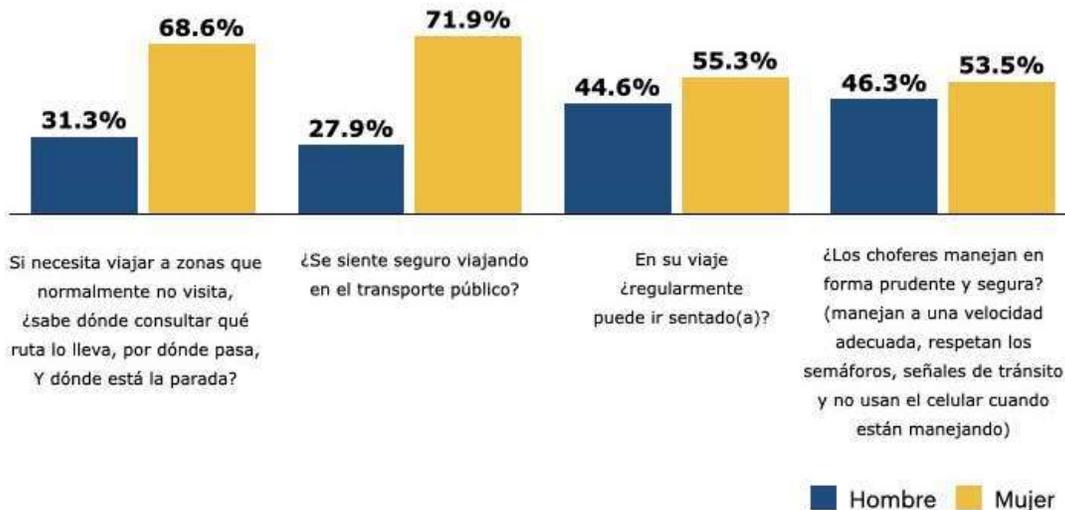
La información juega un papel de suma importancia para que las personas puedan planificar sus viajes; así, la falta de acceso y certeza sobre los horarios y lugares específicos de espera -paradas oficiales-, para hacer uso de las unidades de transporte público, impide que las personas puedan aprovechar al máximo posible su tiempo.

Más de la mitad de las personas señala que, en sus trayectos no pueden ir sentadas, además, las personas operadoras del transporte público realizan diversas acciones que ponen en riesgo la integridad y seguridad de las personas usuarias, de las demás personas usuarias de la vía e incluso de personas peatonas, pues no manejan a una velocidad adecuada, no respetan las señales de tránsito e incluso usan aparatos de comunicación, mientras conducen las unidades.

CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Vamos a evaluar la calidad del servicio de transporte público.

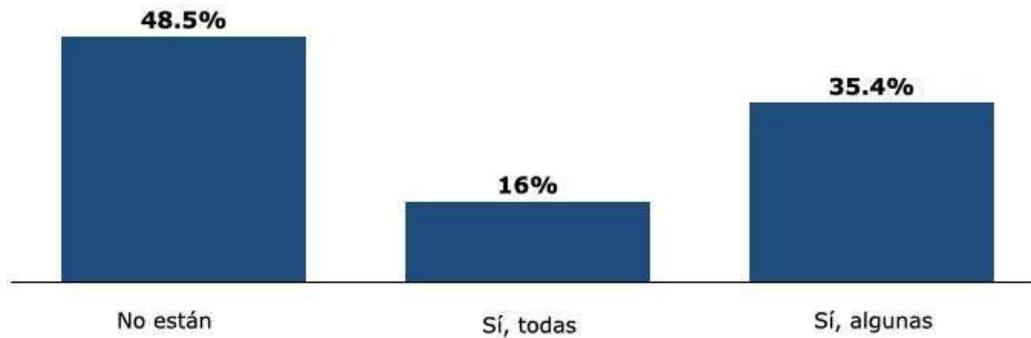
Conteste las siguientes preguntas según su experiencia



Cerca del cincuenta por ciento de las personas usuarias señalan que las unidades de transporte público no se encuentran climatizadas.

¿Las unidades de transporte público que utiliza están climatizadas?

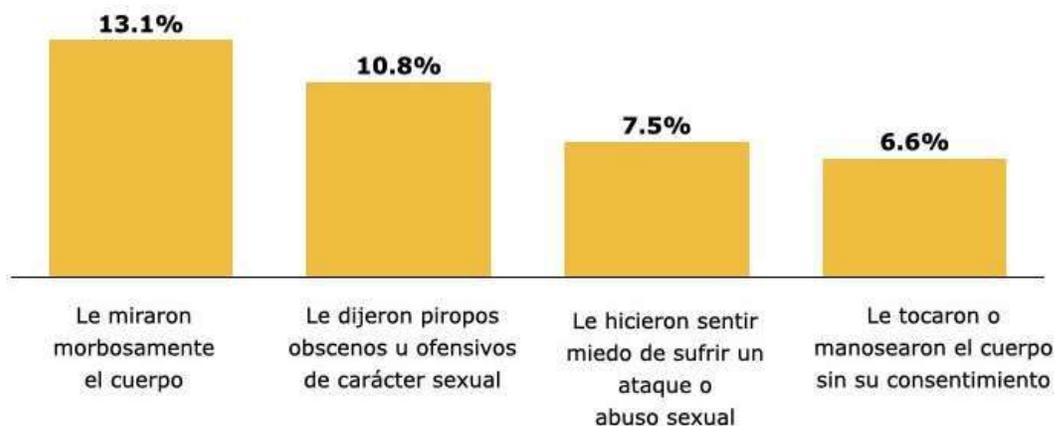
Pregunta nueva



➤ Acoso en el transporte público

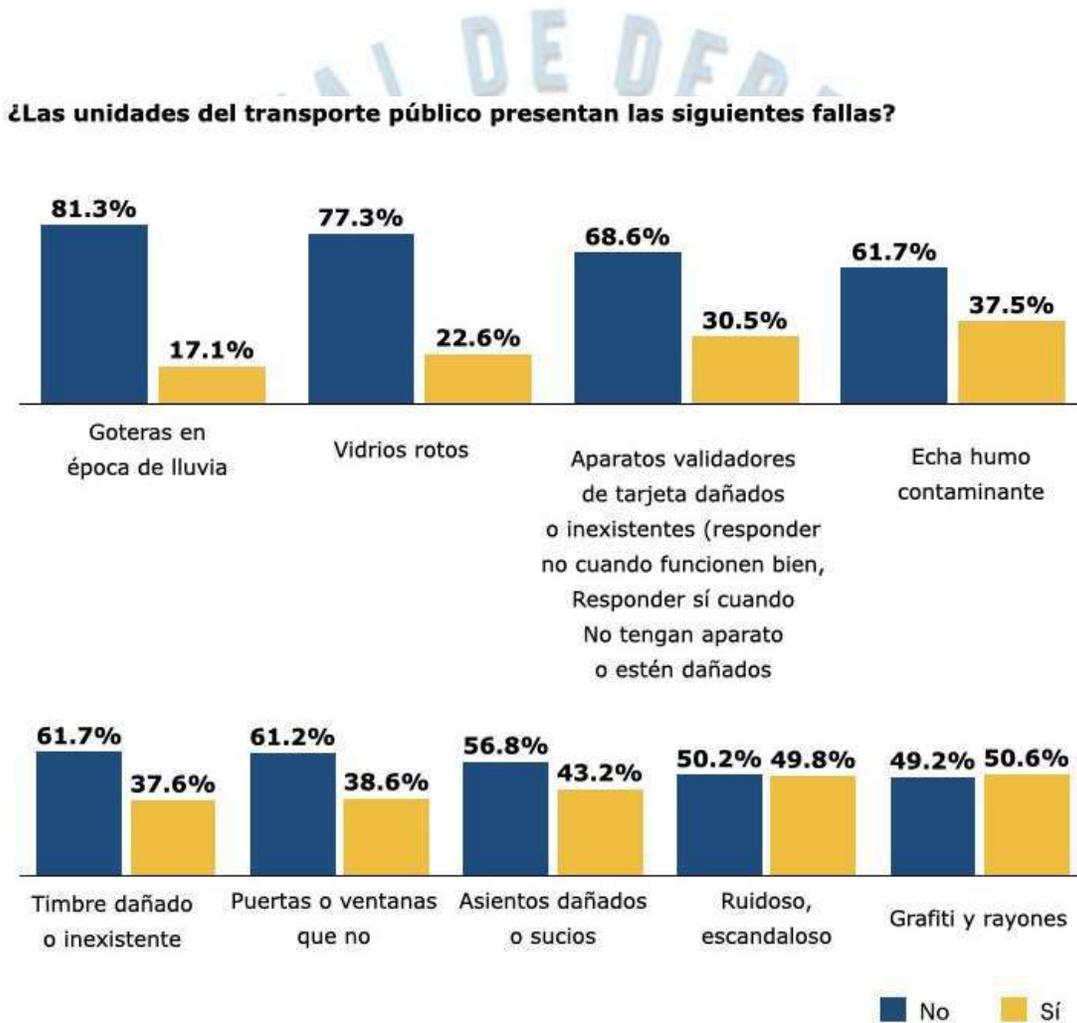
De la Encuesta Ciudadana se tiene que, una de cada seis mujeres ha sido víctima de acoso en las unidades de transporte público, evidenciando que este medio no es un espacio seguro, debido a que se violenta a las mujeres, situación que resulta alarmante y de suma preocupación, ya que los camiones son el segundo de los principales medios de transporte.

Mujeres usuarias de transporte público que dijeron haber sido Víctimas de las siguientes situaciones en los últimos 12 meses:



➤ **Fallas en el transporte público**

Más de la mitad de las personas usuarias señalan que, las unidades tienen asientos dañados, son ruidosos, es decir, con contaminación auditiva; y la tercera parte de estas refirió que presentan fallas en los validadores de tarjetas de pago o bien no tienen dichos aparatos.



➤ **Evaluación del transporte público**

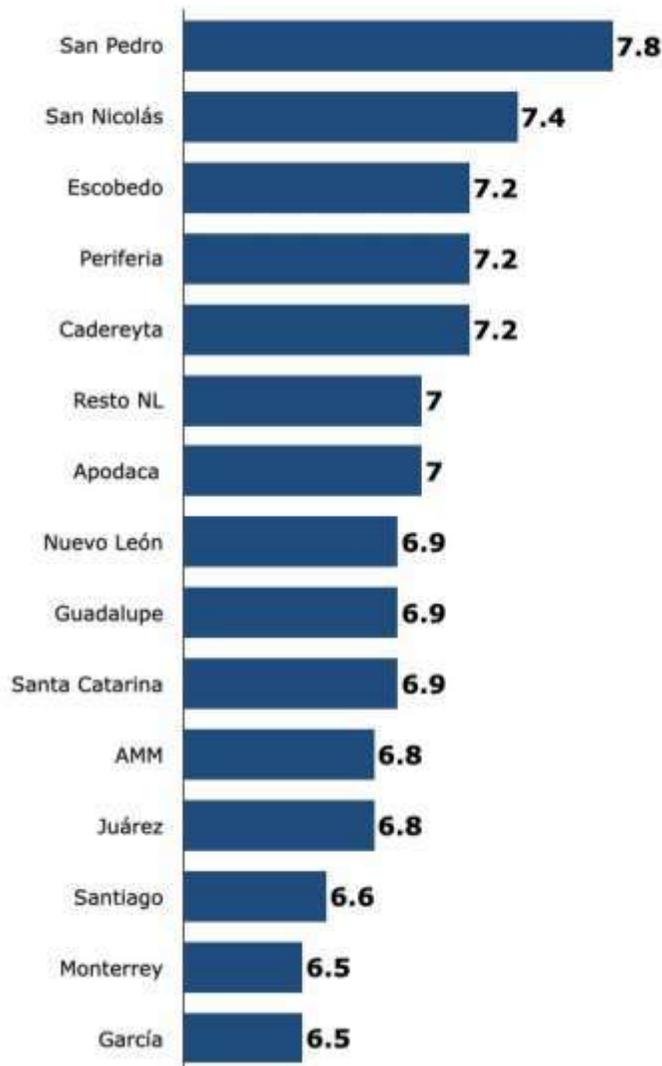
La evaluación otorgada al servicio de transporte público por las personas se ha mantenido prácticamente igual, como se puede apreciar enseguida:

Histórico



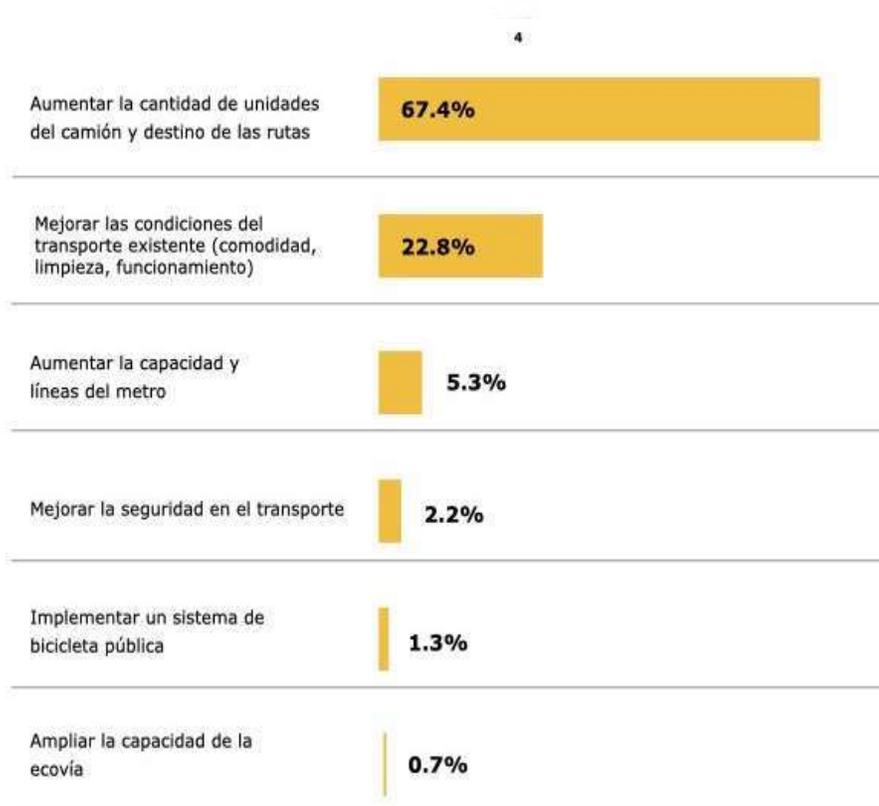
Monterrey y García son los municipios con más baja calificación del sistema de transporte, con una calificación de 6.5 en ambos casos.

Por municipio



➤ Atención al transporte público

Las personas señalan como principal aspecto a abordar con urgencia la necesidad de incrementar la cantidad de unidades, así como los destinos de las rutas, seguido de la importancia de mejorar las condiciones de transporte público, como se puede observar en la siguiente imagen:



• Principal problema de movilidad

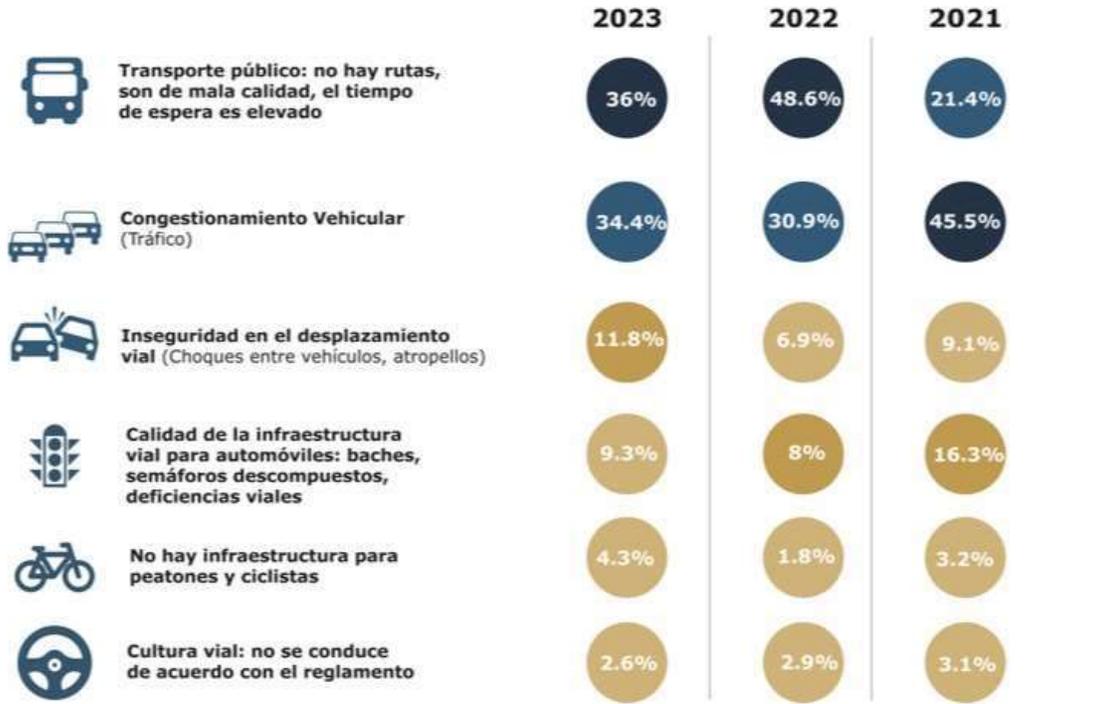
Las personas mencionan que el principal problema con el que se enfrentan cuando se mueven por la ciudad es el transporte público, debido a que:

- No hay rutas;
- Son de mala calidad;
- El tiempo de espera es elevado;

PRINCIPAL PROBLEMA DE MOVILIDAD

De acuerdo con su percepción, mencione cuál es el principal problema con el que se enfrenta cuando se mueve por la ciudad

*Nivel de prioridad: Primera prioridad (Azul oscuro), Segunda prioridad (Azul claro), Tercera prioridad (Oro)

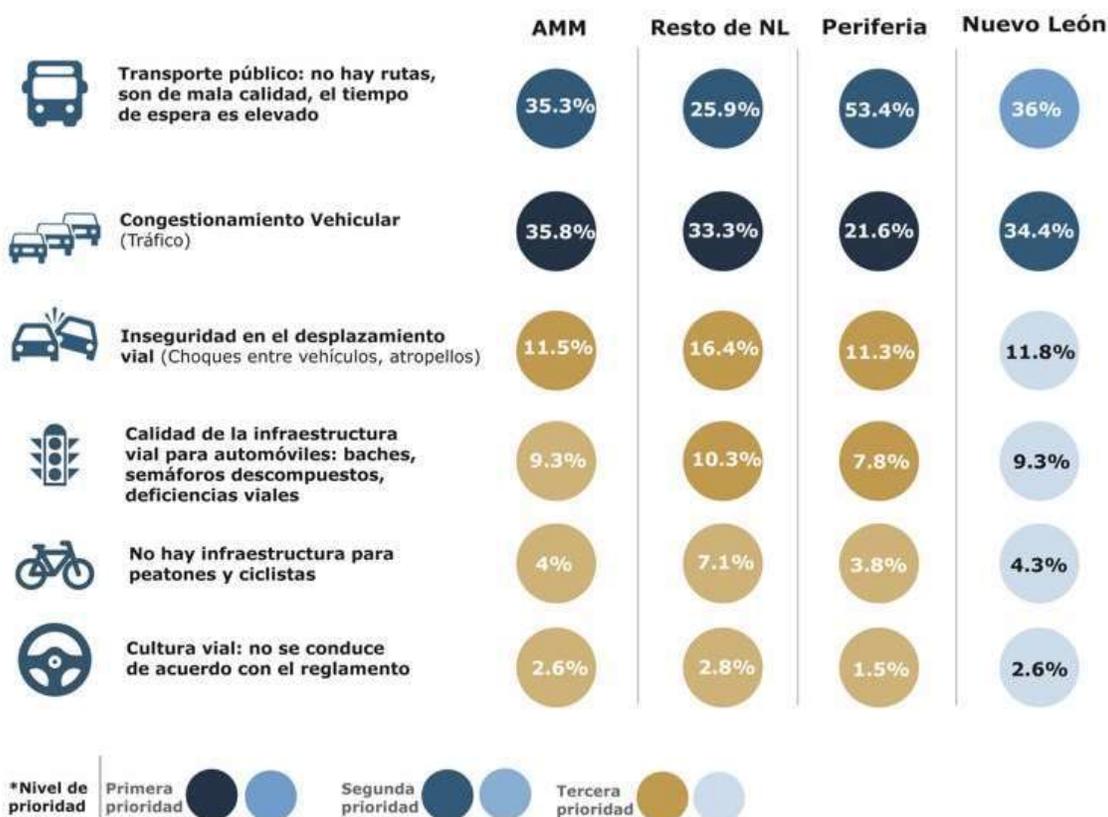


Si bien, a primera vista, pareciera que hay una mejora, lo cierto es que, con el valor obtenido en dos mil veintitrés, se advierte un incremento considerable con relación al dos mil veintiuno, pues se desprende que el problema relacionado al transporte público ha aumentado en más de un cincuenta por ciento, pues de veintiuno punto cuatro por ciento pasó al treinta y seis por ciento.

A continuación, se inserta la tabla que muestra el principal problema de movilidad por región.

PRINCIPAL PROBLEMA DE MOVILIDAD EN LA REGIÓN

De acuerdo con su percepción, mencione cuál es el principal problema con el que se enfrenta cuando se mueve por la ciudad



De lo expuesto se tiene que, el problema del transporte público está más presente en la periferia, alcanzando hasta un cincuenta y tres punto cuatro por ciento.

7.5.3. Seguridad y Justicia

El tema relacionado con “Seguridad y Justicia” se subdivide, a su vez, en seis subtemas, en lo que nos interesa, se referirá lo relativo a percepción de seguridad y violencia contra las mujeres.

- **Percepción de seguridad**

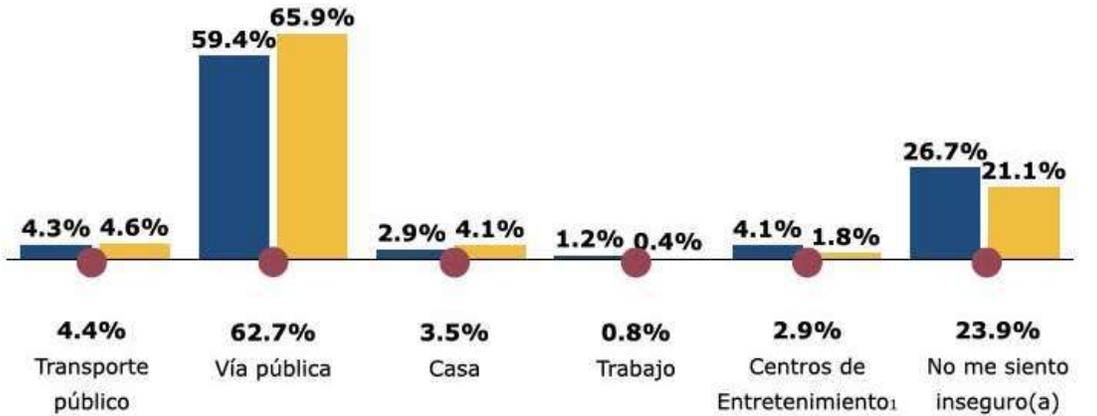
En Nuevo León el cincuenta y ocho punto seis por ciento de la población se siente segura o muy segura en su municipio. Esto representa una disminución con

respecto a los dos años previos, donde la percepción de seguridad fue de sesenta y dos punto nueve por ciento en dos mil veintidós y un setenta y dos punto dos por ciento en dos mil veintiuno.

En general, las mujeres se sienten más inseguras que los hombres; siendo que el cuarenta y tres punto uno por ciento de mujeres dicen sentirse inseguras o muy inseguras, mientras por lo que respecta a los hombres, se tiene un treinta y ocho punto siete por ciento.

También se destaca que, el sesenta y dos punto seis por ciento de las personas dicen sentirse más inseguras en la vía pública, siendo mayor el porcentaje de mujeres (sesenta y cinco punto nueve por ciento) que el de los hombres (cincuenta y nueve punto cuatro por ciento) que se sienten así. Mientras que el tercer lugar en sentirse inseguro, lo es el transporte público, con el cuatro punto cuatro por ciento, igualmente siendo mayor el porcentaje de mujeres (cuatro punto seis por ciento) que el de los hombres (cuatro punto tres por ciento) que se sienten de tal manera.

¿En qué lugar se siente más inseguro(a) ?



¹ Casino, bares, antros.

* 1.5% de los hombres y 2.1% de las mujeres, 1.8% en Promedio, no supieron o no contestaron.

■ Hombre ■ Mujer ● Promedio

- **Violencia contra las mujeres**

Al respecto, se desprende que la mayoría de la población (setenta y tres punto cuatro por ciento) considera que los piropos en la calle o transporte público hacia las mujeres son ofensivos. Así como que siete de cada diez personas coinciden en que las mujeres tienen un mayor riesgo de ser agredidas que los hombres.

7.5.4. Gobierno

El tema relacionado con “Gobierno” se subdivide, a su vez, en siete subtemas, en lo que nos interesa, se referirá lo relativo a:

- **Principal problema que enfrenta actualmente el estado**

El veintiuno punto nueve por ciento de las personas refirió que la movilidad (mala calidad de transporte público, congestión vehicular) es el principal problema que enfrenta en la actualidad la entidad.

7.6. Análisis relacionado con el primer y segundo informe de gobierno

De acuerdo con lo establecido en los informes de gobierno se obtiene lo siguiente:

- Se debe de promover un Gobierno que respalde presupuestal y operativamente los derechos con la finalidad de convertirlos en realidad; es decir, las autoridades competentes, tienen la obligación de realizar las acciones necesarias para hacer materialmente efectivos los derechos de las personas.
- Es necesario actuar para garantizar el respeto y protección de los derechos de todas las personas,¹⁵⁹ sobre todo, de quienes pertenecen a grupos de atención prioritaria, más cuando en estas convergen más de una vulnerabilidad.

¹⁵⁹ Y no solo de un grupo de atención prioritaria, cómo podrían ser las niñas, niños y adolescentes.

- El Gobierno del Estado reconoce la educación como un derecho fundamental y base para el desarrollo económico, social y cultural.
- Se reconoce la dignidad de todas las personas y se busca que sus condiciones de vida progresen a través de más y mejores opciones de desarrollo integral.
- Las mujeres y niñas de Nuevo León, históricamente, han vivido con mayores condiciones de desigualdad, discriminación y violencia con respecto a los hombres.

El Gobierno del Estado reconoce que:

- El Estado, particularmente, la zona metropolitana ha tenido un crecimiento exponencial.
- Las personas necesitan una estrategia integral de movilidad multimodal, pues se reconoce el derecho de la población usuaria de elegir el medio de transporte que más se les adapte, para estar en posibilidad de trasladarse y satisfacer sus necesidades.
- El automóvil constituye el principal medio de transporte, además, que esta situación, conforme al “Plan Maestro de Movilidad” dejó de ser una opción y se convirtió en una obligación con motivo de la crisis de transporte, pues de acuerdo con la Encuesta Ciudadana, el transporte público ocupa el segundo lugar en las formas de traslado de las personas.
- Las personas forman un pilar fundamental en el crecimiento del Estado, por lo que su aportación es vital y necesaria, permitiendo que esta Entidad Federativa sea inclusiva y una sociedad más justa, construida con el aporte de todas y todos.
- Lo que tiene congruencia con el principio de que las instituciones se deben al pueblo y para el pueblo y que las personas son el eje rector conforme al cual las

autoridades deben de tomar todas las decisiones, lo cual, en el caso que nos ocupa, se agudiza, cuando no se garantiza o se niega el pleno ejercicio de otros derechos.

- El informe señala que se hicieron diversas acciones tendentes a garantizar este derecho de participación ciudadana.

No obstante, llama la atención que esto se realizó únicamente con relación a la construcción de las nuevas líneas del metro, pero nada se indicó respecto a la reestructuración del Sistema de Movilidad, concretamente, respecto a la implementación de las nuevas unidades, los costos y los sistemas de pagos.

Y tampoco se advierte cuál fue la metodología y estudios de impacto o de otra índole que sustentan el Plan del Gobierno para satisfacer las necesidades de traslado de las personas.

- El Estado tiene el deber de planificar todas y cada una de sus actuaciones, decisiones que deben de estar obligatoriamente sustentadas.

En el caso que nos ocupa, donde la movilidad constituye un asunto de interés social, la autoridad se encuentra constreñida a transparentar la información, para que las personas usuarias y la población en general estén debidamente informadas; situación que no acontece pues resulta evidente que a la fecha la población diariamente vive un suplicio para poder satisfacer sus necesidades de desplazamiento y, de esa manera, estar en posibilidad acceder a otros derechos.

7.7. Violaciones al derecho humano a la movilidad y a otros derechos, al no garantizar la satisfacción de las necesidades de traslado de las personas usuarias en el Estado de Nuevo León

De acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de la Ley de Movilidad, el objeto de dicha norma es establecer que el derecho a la movilidad se garantice en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e

igualdad, por lo cual el subsecuente estudio, con relación a la actuación del Instituto, se dirigirá a determinar si esté se sujeta a dichos principios, cuya definición se menciona en el apartado 7.1.4., a los cuales nos remitimos en obvio de repeticiones innecesarias, teniéndose por reproducidos como si a las letras se insertaran.

Debe recordarse que lo informado por el Instituto, con relación a las problemáticas que se hicieron de su conocimiento, fue que se dio parte a la Dirección de Atención Ciudadana para darle seguimiento, habiéndose comprometido a comunicar a esta Comisión, en alcance, la información correspondiente, lo cual no aconteció.

Por otro lado, de sus contestaciones y de los informes generales de gobierno se tiene lo siguiente:

- Ha celebrado contratos de arrendamiento para la adquisición de unidades, sumando aproximadamente mil ochocientas unidades, las cuales:
 - Funcionan con energías limpias;
 - Tienen accesibilidad universal;
 - Cuentan con rampa e incluso rak para bicicletas;
 - Están equipadas con cámaras de videovigilancia;
 - Son monitoreadas en tiempo real por el Centro de Gestión de Movilidad, además; y,
 - Están enlazadas con los cuerpos de seguridad del Estado.



- Se contrató más personal para reforzar las labores de inspección y vigilancia.
- Se presta capacitación a los operadores de Súmate a Muevoleón, entre otros rubros, sobre:
 - El respeto a la vialidad y al usuario.
 - La prevención de violencia de genero.
 - La seguridad de los usuarios, para lo cual son capacitados en el “Instituto de Capacitación y Educación para el Trabajo”.

Sobre el particular, debe indicarse que el sistema de movilidad es prestado para todas las personas, desconociendo si este tipo de capacitación se preste de igual forma al sistema SETRA, ya que las unidades arrendadas forman parte del sistema SETME el cual es administrado por el Estado, mediante el sistema de pago MIA/MUEVOLEÓN, ambos integrantes de Sistema Multimodal al servicio de las personas usuarias.

Es importante mencionar que se desconocen los factores que dieron pie a diversos accidentes en los cuales se han visto involucradas diversos camiones; sin embargo, ello permite percatarse de la imperiosa necesidad de que:

- Las unidades funcionen de manera óptima;
- Las personas operadoras estén debidamente capacitadas para la prestación de un servicio con seguridad vial;
- Que dichas unidades se conduzcan a velocidades seguras;
- Se eviten acciones que pongan en riesgo su integridad, la de todas las personas que usan el transporte y terceras personas con quienes se convive en la vía pública.

A continuación, se insertan tres imágenes, en las cuales se puede observar la participación de una unidad de transporte público (presuntamente el diecisiete de mayo de dos mil veinticuatro);¹⁶⁰ en este caso, de las adquiridas por el Estado mediante arrendamiento, con la prestación del servicio y pago por kilómetro recorrido:

¹⁶⁰ De la ruta 185, imágenes obtenidas de la cuenta de Facebook “Tierra Propia Dealers”, a la cual se accede mediante la liga de internet: <https://www.facebook.com/tierrapropiadealers>.



Vale la pena señalar que este tipo de eventos no sucede de manera aislada, pues esta Comisión se encuentra conociendo múltiples expedientes, los cuales serán sujeto de estudio y resolución posterior, por situaciones en las cuales se han visto involucrados camiones del transporte público, los cuales han tenido resultados lamentables donde han resultado afectadas cientos de personas en su integridad y seguridad personal e incluso algunas han perdido la vida.

- Se realizaron verificaciones de las rutas urbanas, revisando:
 - La frecuencia de paso;
 - La verificación del estado físico y mecánico;
 - La atención a las personas usuarias;
 - El tipo de pago (electrónica o efectivo);

- Que sigan la ruta establecida: y
- La capacidad de las unidades.

Con relación a frecuencias de paso, en los informes que rindió el Instituto allegó documentos denominados simbologías, los cuales contienen información con relación a la ruta, número total de unidades, frecuencia de paso, kilómetros de recorrido y el horario en el cual se presta el servicio.

Al respecto, el Instituto no acompañó, en sus informes, las constancias para acreditar lo aseverado en las simbologías, donde afirma que los tiempos de espera no superan los quince minutos y tampoco señala como es que llegó a esa conclusión, ni cual fue la metodología que utilizó para obtener dicho resultado.

Ahora bien, respecto de las nuevas unidades debe indicarse que no está sujeto a debate si cuentan o no con rampa, dispositivos y ajustes que apoyen en la accesibilidad de las personas, pues el tema que se advierte es que el transporte público no cubre la demanda de las personas usuarias.

Lo que genera aglomeración de personas al interior de las Unidades impidiendo que las personas con alguna situación de discapacidad (por ejemplo, quienes utilizan silla de ruedas), puedan acceder al tornarse inviable debido a que no se cuenta con el espacio que se requiere para poder abordar las Unidades de manera segura, cómoda y con el mayor grado de autonomía posible.

Otra situación denunciada fue que las unidades no se detienen cuando les hacen la parada para abordar, aún y cuando tengan espacios disponibles; o se detienen, pero se niegan a prestar el servicio al no bajar la rampa, impidiendo que se pueda abordar; o bien, dichas adaptaciones no funcionan, obteniendo un resultado negativo en perjuicio de las personas usuarias.

Con relación a lo expuesto, se procede a enlistar las problemáticas en materia de movilidad, atendiendo a la causa de pedir que se advierte de los expedientes de queja iniciados tanto de oficio como a petición de parte:

- Accesibilidad
 - Largos tiempos de espera, incluso superando las 2 horas de espera: porque los camiones no se detienen, van llenos, aun con espacio no se detienen y llevan a cabo cambios en la ruta asignada.
 - Aún con espacio
 - Cambios en la ruta asignada
 - Han quitado rutas
 - Falta de camiones
 - Falla en los sistemas de cobros
 - Camiones guardados
 - No hay quien los pueda operar
 - No están equipados
 - Confusión para identificar unidades del SETME porque son del mismo color
- Seguridad vial
 - Fallas mecánicas
 - Conducir en estado de ebriedad
 - Conducir a exceso de velocidad

- Iniciar la marcha de los camiones antes de que las personas puedan ascender y/o descender adecuadamente
- Eficiencia
 - Fallas mecánicas
 - Fallas en los sistemas de cobro
 - Cambios en la ruta asignada
- Sostenibilidad
 - Largos tiempos de espera
 - Largos tiempos de traslado
 - Afectaciones a otros derechos
 - Afectaciones económicas
- Calidad
 - Fallas en los sistemas de cobro
 - Fallas mecánicas
 - Fallas en el clima
 - Maltrato a la persona usuaria
 - Falta de seguimiento a las quejas
- Inclusión e igualdad
 - Los camiones no se detienen
 - Van llenos

- Aún con espacio
- Fallas mecánicas
- No funcionan las rampas
- Negativa a prestar el servicio (bajar la rampa)
- Camiones guardados
 - No están equipados
- Sin espacios reservados
- Iniciar la marcha de los camiones antes de que las personas puedan ascender y/o descender adecuadamente
- Falta de seguimiento a las quejas

En tales condiciones, se tiene que, las acciones del Instituto no han sido suficientes para garantizar la satisfacción de las necesidades de traslado de la población, pues la crisis de movilidad que se sufre sigue existiendo en perjuicio de todas las personas usuarias que requieren usar el transporte público.

Debe indicarse que, si bien, en los informes de gobierno se mencionan que se implementaron acciones para conservar las tarifas del sistema de transporte, a modo de ejemplo, un apoyo de dos pesos por km recorrido a todos los prestadores, con duración de junio a noviembre de dos mil veintidós, lo cierto es que a la fecha existen dos tarifas en efectivo:

- Para el SETRA doce pesos; y
- Para los camiones administrados por el Estado quince pesos.

Es decir, un veinte por ciento más, lo cual representa un golpe para la economía familiar.

Con relación a la modernización del sistema de cobro, si bien, se busca la implementación de las tecnologías, debe tenerse presente que, la migración de un sistema a otro no puede, bajo ninguna circunstancia, ser en perjuicio de las personas, ni mediante la imposición de una carga indebida, en este caso la adquisición de nuevos plásticos, aunado al hecho de que siguen operando los sistemas de pago del SETRA, así como del SETME.

Provocando como consecuencia que, las personas se vean obligadas a cargar dos tarjetas, así como a mantener ambas con saldo, situación que se torna más complicada cuando dichos sistemas de pago no se encuentran funcionando, situación similar en el supuesto del pasaje mediante la aplicación móvil.

Se encontró información de que a fin de incentivar los sistemas de pago electrónico se entregaron tarjetas con saldo, sin embargo, eso se dio únicamente según lo advertido en la zona centro, cuando esta acción debería de haberse realizado en los diversos municipios donde se presta en servicio de transporte, situación que constituye un trato diferenciado no justificado, en el cual se dio acceso solo a las personas que se concentran en el municipio de Monterrey.

La progresividad es el derecho de mejora constante en la prestación del servicio de transporte público, incluyendo los beneficios adquiridos como en el caso de la tarjeta feria, en el cual al pagar el primer pasaje la persona pagaba la totalidad del costo, en el segundo obtenía un 50% de descuento y el tercero un 100% de descuento.

Sobre el particular debe indicarse que, la cuarta parte de las personas que usan el transporte público trasbordan hacia otro camión, e incluso hay quienes se ven en la necesidad de recurrir al uso de hasta tres unidades, lo cual encuentra relación con el hecho de la desaparición de rutas, por lo que las personas son quienes se ven afectadas y se ven obligadas para poder llegar a su destino a usar varias unidades.

En tales condiciones, cualquier situación que se contraponga a los derechos adquiridos por las personas usuarias, constituye en si mismo, una afectación al principio de progresividad.

Lo anterior, trae aparejado además, una afectación en la economía familiar, donde cerca del 50% de los hogares están conformados por dos salarios mínimos, situación que se torna más delicada, pues ante la falta de una prestación de servicio de transporte adecuada, las personas se ven obligadas a optar por alternativas de transporte cuyos costos son muy superiores, pues los prestadores de estos servicios de manera indebida y unilateral imponen sus precios, situación ante la cual las personas se ven obligadas a ceder, de lo contrario no podrían llegar a su lugar de destino.

El incumplimiento del Estado a través del Instituto como autoridad rectora en materia de movilidad, repercute de manera negativa en el ejercicio de otros derechos de las personas, tales como el derecho al trabajo, pues este constituye el principal motivo por el cual las personas salen de su domicilio.

Las compras constituyen el segundo motivo por el cual las personas salen, es decir, para la adquisición de bienes y productos necesarios para la subsistencia como lo son los alimentos.

La situación expuesta en el Plan Maestro de Movilidad, en el cual se muestra una fotografía de la realidad de lo que denominaron la peor crisis:



No dista de la realidad que se vive al día de hoy. Al respecto se insertan dos fotografías¹⁶¹ del año 2024, las cuales permite evidenciar la necesidad de actuar de manera inmediata, implementando las acciones necesarias para satisfacer las necesidades de traslado de las personas usuarias del Estado, de manera accesible, con seguridad vial, sostenible, eficaz, con igualdad e inclusión:



De las relatadas consideraciones se llega a la conclusión de que, el Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, ha vulnerado el derecho humano a la movilidad de las personas que viven y/o transitan en el Estado, al no satisfacer las necesidades de desplazamiento.

Primero, al no cumplir con **la accesibilidad** debido a que, como se ha mencionado, si bien se ha incrementado el número de unidades, lo cierto es que, esto no ha cambiado la situación y las personas siguen padeciendo incluso hasta horas para poder abordar una unidad de transporte, situación que ha repercutido indiscutiblemente de manera negativa en su calidad de vida, destinando mayores tiempos para poder realizar sus viajes.

La accesibilidad se torna más compleja para quienes pertenecen a un grupo de atención prioritaria, por ejemplo para las personas usuarias de sillas de ruedas,

¹⁶¹ Nuevo León: Gobierno no Logra Resolver Crisis de Transporte (minutocero.news) y Gobierno de Nuevo León sin Control de Sistema de Transporte (minutocero.news), imágenes tomadas de estas notas publicadas medio de comunicación "MINUTO CERO", fechada el 02 y 05 de febrero de 2024.

puesto que si bien los camiones pueden contar con la infraestructura necesaria para prestarles el servicio, esto se torna inviable en razón de que ante la falta de unidades en las calles, su capacidad se ve rebasada ante la demanda que impera, impidiendo con ello que se cuente con las condiciones necesarias para la prestación de su servicio, incluso aún y cuando llevan espacio al recibir una negativa por parte de las personas operadoras.

La sostenibilidad contempla además de la implementación de energías limpias en las unidades, que las personas no tengan repercusiones negativas en su calidad de vida, situación la cual evidentemente no acontece, pues el solo hecho de tener que destinar gran parte de su tiempo, al no tener certeza sobre los horarios específicos en los cuales se pueda hacer uso del transporte y de esa manera planificar sus actividades altera significativamente el libre desarrollo de las actividades.

La seguridad vial, como se ha visto es una situación compleja la cual se encuentra relacionada primeramente con el hecho de que las unidades se encuentren en óptimas condiciones, tales como el sistema de frenos, llantas en buen estado, revisión física mecánica y eléctrica constante, al ser vehículos destinados al uso continuo.

En segundo lugar y como hecho primordial que las personas operadoras de los camiones se encuentren debidamente capacitadas, además, que realicen una conducción adecuada bajo estándares de prevención de accidentes como lo es la velocidad segura, además esperando a que las personas asciendan o desciendan adecuadamente de las unidades y no circular con las puertas abiertas, por mencionar algunas.

La eficacia, tampoco se cumple en atención a que este tiene como finalidad la agilización de los traslados, sin embargo, dada la realidad que se vive, las personas no tienen acceso a un servicio de transporte público en estas condiciones.

La igualdad e inclusión, no se cumple en razón de que, no todas las personas destacadamente quienes pertenecen a un grupo de atención prioritaria, tienen acceso en igualdad de condiciones a un servicio de transporte público, con las mismas oportunidades y la máxima autonomía posible.

La calidad, como se he hecho ver se encuentra relacionada de manera íntima al derecho a recibir un buen servicio, el cual no se cumple, pues más allá de que de lo expuesto en los párrafos anteriores, incide directa y de manera negativa en este principio, se tiene que además, estos no son cómodos, pues la gran diferencia entre la demanda y la oferta del servicio, tienen como resultado que en muchos de los casos haya hacinamientos al interior de los camiones, debido a se supera la capacidad para la cual están diseñados, aunado a situaciones en las cuales las condiciones de las unidades no son óptimas, como pudiera ser la falta de clima en las unidades.

En tales condiciones, el no garantizar el derecho a la movilidad, repercute negativamente en el ejercicio de otros derechos interrelacionados; como se hizo ver, el principal motivo por el cual las personas salen de sus domicilios es el trabajo, seguido de las compras, destacadamente la adquisición de productos de primera necesidad, poder asistir a la escuela y recibir atención médica, entre otras.

Cuando las personas no pueden satisfacer sus necesidades de traslado esto trae aparejado vulneraciones adicionales; ejemplo de ello es la erogación extra de dinero para el pago de medios de transporte alternativos como el servicio de taxi, situación que puede comprometer la posibilidad de satisfacer otros derechos, como el relativo a la alimentación y el acceso a bienes y servicios.

Los largos tiempos de espera, las condiciones de los traslados y el trato recibido, inciden directa y negativamente en la calidad de vida de las personas, comprometiendo la posibilidad de ejercer de manera plena y efectiva otros derechos.

La reducción del tiempo de convivencia en familia, la posibilidad de llevar una vida activa ante la falta de tiempo para realizar actividades deportivas, así como para acceder a un descanso adecuado y a la recreación, impiden un libre desarrollo de la personalidad; además, al hacer nugatorio el medio para el acceso a otros derechos, constituye en sí mismo, un desconocimiento a la personalidad jurídica de las personas, es decir, de sus derechos.

En suma, en el grado en que se garantice el derecho humano a la movilidad de las personas, es la medida en la cual se respetará, protegerá y garantizará el ejercicio de otros derechos, como el derecho al trabajo, al mínimo vital, a la salud, a la información, a la vida digna, al descanso, a la recreación, a la dignidad, a la legalidad, así como los inherentes a las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria y, consecuentemente, a una buena administración pública.

8. DECLARACIÓN DEL PERSONAL DEL SERVICIO PÚBLICO QUE SE CONSIDERA VULNERÓ EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD

En el presente apartado se hará la declaración del personal que estuvo involucrado en la vulneración del derecho humano a la movilidad, pues se considera pertinente no solo declarar la responsabilidad institucional, sino que es necesario explicitar las personas del servicio público que contribuyeron a la materialización de tales transgresiones por haber desplegado conductas activas y omisivas, al no actuar de manera diligente y con falta de profesionalismo en el ejercicio de sus funciones.

En primer lugar, como es lógico, existe una responsabilidad del Estado de Nuevo León, a través del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, pues este es la autoridad rectora en materia de movilidad, además le corresponde:

- Prestar de manera directa el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, así como realizar todas las gestiones técnicas, operativas, financieras, administrativas y demás necesarias para tal efecto;
- Expedir las concesiones y permisos;

- Establecer, instrumentar e implementar políticas, estrategias, planes, programas y acciones que promuevan el desarrollo de movilidad sostenible;
- Participar en la elaboración, administración, evaluación, revisión y modificación del Programa Sectorial de Movilidad;
- Aprobar los estudios de impacto de movilidad y emitir opiniones técnicas o dictámenes para la realización de proyectos, obras y acciones por parte de los interesados;
- Instrumentar y ejecutar la elaboración de las normas técnicas en materia de movilidad;
- Colaborar con la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana en la elaboración de los lineamientos, manuales y criterios para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, con la participación de los Municipios y de la sociedad;
- En coordinación con la Secretaría, instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, por sí o en coordinación con otras dependencias y entidades;
- Aplicar las tarifas autorizadas por la Junta de Gobierno al transporte en sus diversas modalidades, no comprendidas por Metrorrey;
- Proponer medidas o mecanismos adecuados para abatir los índices de delincuencia y criminalidad cometidas en perjuicio de las personas usuarias y prestadoras del Servicio Estatal de Transporte;
- Otorgar, previa consulta y opinión del Comité Técnico, la factibilidad del servicio de transporte público en los fraccionamientos habitacionales de urbanización inmediata;

- Autorizar a los interesados, para que, por conducto del Instituto de Control Vehicular, se expidan las placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público de pasajeros, así como las licencias especiales para sus conductores;
- Expedir los permisos de transporte de carga que no sean jurisdicción de permiso federal para circular en el Estado;
- Establecer y exigir el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestación de los servicios inherentes a su objeto, atendiendo a la normatividad federal, estatal o municipal que resulte aplicable;
- Celebrar convenios con dependencias del gobierno federal, así como de otras entidades federativas y municipios;
- Operar y administrar el Sistema de Información y Registro del Transporte;
- Ordenar y ejecutar visitas de inspección para verificar el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables, así como de las condicionantes que se impongan en las concesiones y permisos;
- Ordenar las medidas de seguridad, medidas correctivas e imponer las sanciones que procedan;
- Atender y resolver las denuncias ciudadanas;
- Convenir con las autoridades municipales y federales correspondientes y concesionarios de ferrocarril, la implementación de programas de seguridad y de obras en los cruces ferroviarios en las vialidades del Estado;
- Colaborar con las autoridades correspondientes en la implementación de programas en materia de capacitación, seguridad y cultura vial;
- Coadyuvar y colaborar con el Observatorio Ciudadano de Seguridad Vial;

- Diseñar y establecer el Sistema de Capacitación para los Operadores de Transporte de Pasajeros;
- Ejecutar verificaciones técnicas a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros;
- Planear, presupuestar, administrar y ejecutar los proyectos y obras necesarias de infraestructura para la operación del transporte público;
- Celebrar convenios con los municipios para ejercer la facultad concurrente de inspección y vigilancia del Servicio de Transporte Público;
- Establecer e implementar protocolos para la prevención y combate a la violencia de género; y,
- Celebrar convenios con los municipios con la finalidad de destinar recursos para el mantenimiento y reparación de pavimentos, banquetas, cruces peatonales, semáforos y demás infraestructura.¹⁶²

Por vía de consecuencia, resulta clara, la destacada y relevante conducta¹⁶³ del Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, como titular de dicho organismo, dadas las facultades y obligaciones que le confieren tanto la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, como su Reglamento,¹⁶⁴ algunas de las cuáles han quedado

¹⁶² Como se advierte de las fracciones I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII y XXXV del artículo 23 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

¹⁶³ Activa y omisiva.

¹⁶⁴ Publicado en el Periódico Oficial del Estado el 11 de diciembre de 2020, como se advierte de la siguiente liga de internet:

chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglcfindmkaj/http://sistec.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00169062_000006.pdf

(Consultada el 21 de mayo de 2024).

precisadas en párrafos precedentes, mismas que a este le corresponde ejercer, como se desprende del artículo 4 de este último Ordenamiento.

En tal sentido, resulta evidente que dicho servidor público incumplió con sus obligaciones y deberes, al haber omitido adoptar las medidas pertinentes y necesarias para que el problema de movilidad no se acrecentara y al no haber impulsado he implementado políticas públicas efectivas para ir resolviendo gradualmente la grave crisis que padece el Estado, sobre todo, en el área metropolitana de la Ciudad de Monterrey, pues de haber actuado de manera oportuna, diligente, adecuada y con profesionalismo, no estuviéramos en el actual estado de cosas, con los resultados que actualmente tenemos en la materia.

Por lo tanto, si el mencionado funcionario tiene a su cargo la conducción de las políticas públicas en la materia, resulta claro que tenía que cumplir con un estándar mínimamente razonable para darle efectividad material a ese derecho humano, lo que ameritaba una actuación proactiva y especial, lo que no acreditó.

Esto se robustece porque al recaer en tal servidor público la conducción del Instituto, tenía la obligación ineludible de garantizar que las personas usuarias tuvieran acceso efectivo a una movilidad adecuada, de modo que, al no haberlo hecho así, esa conducta propició una serie de condiciones que han contribuido no solo a la vulneración de ese derecho, sino de otros con los que está intrínsecamente relacionado y que impactan el núcleo más esencial de los derechos humanos de las personas que viven y transitan en el Estado.

No debe olvidarse que, cuando a nivel institucional se violentan gravemente los derechos humanos, los responsables de tales afectaciones son también las altas personas del servicio público que dirigen las secretarías, organismos, institutos o dependencias, porque:

- A ellos le corresponde establecer las políticas públicas a seguir, las directrices administrativas y de funcionamiento a cumplir, la priorización en la atención de

los asuntos, así como la forma en que se va a desenvolver esa entidad, siendo, por tal motivo, responsables de su funcionamiento general y particular.

- Son causantes de los éxitos, pero también de los graves errores, sobre todo, de las violaciones graves de los derechos humanos que se cometan.
- En un Estado Constitucional de Derecho no se debe diluir la responsabilidad de las personas que ostentan altos cargos, porque ello implicaría vaciar de contenido los derechos humanos, la rendición de cuentas y se abriría la puerta para propiciar la impunidad.

Además, esto le restaría significado e importancia a la protesta que deben rendir las personas del servicio público cuando asumen sus cargos, pues este acto conlleva la aceptación de la responsabilidad de este y de los riesgos que la función trae aparejada.

Por ello, quienes ostentan altos cargos están obligados a identificar una agenda de riesgos, así como emitir políticas públicas e instrucciones para reducirlos al máximo, deber que no es optativo porque el Orden Jurídico Nacional establece las obligaciones que deben de cumplir las personas del servicio público que dirigen una institución, entre las que figura, de manera destacada, el deber de prevenir, proteger, respetar y defender los derechos humanos.

El hecho de que sean asignadas facultades específicas a diversas personas del servicio público de distintos niveles no significa, de manera alguna, que se delegue la responsabilidad del titular de la institución hasta convertirla en irresponsabilidad.

Esto es así, porque la responsabilidad del Estado por violaciones graves a los derechos humanos no puede desaparecer en un mar de formalismos a través de los cuales, al final del día, nadie sea responsable o lo sean solo los niveles inferiores de la cadena de mando.

Un Estado Constitucional de Derecho es un Estado responsable y éste solo puede ser viable con personas del servicio público que asuman a cabalidad el compromiso de las instituciones que se encuentran a su cargo.

Las violaciones a los derechos humanos que se detallan en esta Recomendación llevan a esta Comisión a determinar la vinculación entre estas y la conducta del Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, al no haber realizado las gestiones necesarias para cumplir con las obligaciones inherentes que se desprenden de su cargo, particularmente, aquellas relacionadas con darle efectividad material al derecho humano a la movilidad.

Vale la pena aclarar que el personal que se ha considerado responsable en este apartado no debe entenderse como un señalamiento exhaustivo, por lo que las autoridades competentes deberán deslindar las responsabilidades de todas las personas que hayan participado de alguna manera en la comisión de estas graves violaciones a los derechos humanos.

Es importante puntualizar que la presente resolución se circunscribe, únicamente, al ámbito competencial de esta Comisión, motivo por el cual, el señalamiento de responsabilidad realizado se encuentra constreñido, exclusivamente, al ámbito del respeto, protección y de garantía de los derechos humanos.

Esto significa que lo sostenido en párrafos precedentes no constituye, ni busca, bajo ninguna concepto ni interpretación, emitir juicio alguno, sobre la responsabilidad que pudiera o no actualizarse, con relación a las acciones u omisiones de las personas del servicio público señalada, distinta de la vulneración de los derechos humanos.

En todo caso, deben ser las autoridades competentes, en el ejercicio de sus facultades y atribuciones, las que deberán, conocer, investigar, analizar y resolver los procedimientos, juicios o acciones legales que pudieran llegar a plantearse con motivo de los hechos que fueron objeto de análisis en esta Recomendación.

9. DECLARACIÓN DE VIOLACIONES GRAVES A LOS DERECHOS HUMANOS

En el presente caso se actualizan los supuestos de violaciones graves a los derechos humanos establecidos en los estándares internacionales y nacionales, como a continuación se detallará.

A nivel internacional, la Corte IDH¹⁶⁵ ha establecido tres criterios para la calificación de violaciones graves:

- Que haya multiplicidad de violaciones en el evento;
- Que la magnitud de las violaciones esté relacionada con el tipo de derechos humanos violentados, y
- Que haya una participación importante de Estado, ya sea en vía de acción o de omisión.

En tanto que, en el ámbito nacional, la SCJN¹⁶⁶ ha fijado un doble parámetro sobre la base de que se compruebe la trascendencia social de las violaciones:

- La gravedad de los tipos de violaciones cometidas,¹⁶⁷ y
- La cantidad de personas afectadas por la actuación de la autoridad,¹⁶⁸ aunque no hay una exigencia de un número mínimo de personas agraviadas.

¹⁶⁵ En el párrafo 139 de la sentencia emitida en el caso “Rosendo Radilla vs. México”.

¹⁶⁶ En la tesis 1a. XI/2012 (10a.), de rubro “VIOLACIONES GRAVES A DERECHOS HUMANOS. SU CONCEPTO PARA EFECTOS DEL DERECHO DE ACCESO A LA INFORMACIÓN DE LA AVERIGUACION PREVIA QUE LAS INVESTIGA.”, emitida por la Primera Sala de la SCJN, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro V, febrero de 2012, Tomo 1, p. 667, Décima Época, registro digital 2000296.

¹⁶⁷ Criterio cualitativo.

¹⁶⁸ Criterio cuantitativo.

Así, al analizar las circunstancias de los casos examinados y el contexto general del estado actual que guarda la movilidad en el Estado de Nuevo León, se considera que se actualizan los elementos señalados en atención a lo siguiente:

- En cuanto a los criterios fijados por la Corte IDH:
 - Se advierte multiplicidad de violaciones a los derechos humanos, debido a la crisis de movilidad de la que se ha dado cuenta y que el propio Estado ha reconocido, ya que no solo se han vulnerado los derechos humanos de las personas que acudieron a esta instancia, sino de toda la población que transita en el Estado, lo que implica una transgresión colectiva que ha venido acaeciendo de manera reiterada, incluso, hasta la fecha;¹⁶⁹
 - La vulneración al derecho a la movilidad no solo se circunscribe a este, pues, además, impide, obstaculiza, restringe y niega el ejercicio de otros derechos, tales como al mínimo vital, a una vida digna, al trabajo, a la educación, a la salud, a la información, al descanso y recreación, a una buena administración pública, así como a los principios de legalidad y certeza jurídica.
 - La participación del Estado para que esta problemática se haya mantenido, desarrollado e incrementado resulta clara, tanto en vía de acción como de omisión, pues, aunque la actual administración no la generó, las medidas que ha implementado no han sido eficaces, ni eficientes, pues han sido meramente paliativas y de carácter mediático, además de haber omitido tomar otras que tuvieran como finalidad resolver el problema de fondo y de manera integral a corto, mediano y largo plazo.

Basta señalar, como ejemplo, que la realización de diversas obras, al mismo tiempo, ha sido un elemento que ha entorpecido, enormemente, el flujo vial en el área metropolitana.

¹⁶⁹ De lo que han dado puntual cuenta los medios de comunicación local.

- La violación al derecho humano a la movilidad, así como de aquellos otros con los cuáles se encuentra íntimamente relacionado, no solo implica una afectación desde el punto de vista cuantitativo, sino que incide, de manera directa, a las condiciones más fundamentales y básicas para que las personas puedan tener acceso a una vida digna y a una mejor calidad de vida.
- Las acciones realizadas por el Instituto no han sido las más adecuadas, debido a que estas se han enfocado y limitado a la adquisición de más unidades, dejando de lado que el derecho a la movilidad debe atenderse de manera integral, omisión que configura conductas de carácter negligente.
- En cuanto a los parámetros establecidos por la SCJN, por las siguientes razones:
 - La gravedad de las violaciones cometidas queda evidenciada en virtud de que se vulneraron los derechos humanos más básicos para que las personas mejoren su calidad de vida, puesto que repercute en el ejercicio de otros derechos y servicios, tales como al trabajo, a la salud y educación, por señalar algunos.
 - La cantidad de personas afectadas es de tal magnitud, que impacta a todas las personas que requieren trasladarse en el Estado, pues resulta innegable que estas tienen la necesidad de transportarse de un punto a otro, ya sea para acudir a sus lugares de trabajo, para la adquisición de bienes y servicios de primera necesidad, como la compra de alimentos, asistir a las escuelas, a los centros de salud, así como acceder a lugares de esparcimiento o para convivir con otras personas, entre otros motivos.

Situación que se va incrementando constantemente, debido al número de personas que necesitan hacer viajes de un punto a otro, pues el crecimiento demográfico y sin planificación ocasiona viajes cada vez más largos y un incremento en la demanda de los servicios de transporte.

- En ese tenor, se patentiza la vulneración al derecho de movilidad puesto que el Estado no ha garantizado su satisfacción, el cual está vinculado intrínsecamente con las necesidades más básicas de las personas.

Solo para darnos una idea de la grave vulneración de este derecho, basta señalar la cantidad de personas fallecidas y lesionadas con motivo de accidentes viales, de los que esta Comisión tiene conocimiento,¹⁷⁰ que se han producido durante la actual administración; datos que aparecen en la siguiente tabla:

Expediente	Personas		Ruta	Municipio	Incidente
	Lesionadas	Fallecidas			
CEDH-2022-1525-01	18	1	155	García	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-004-01	28	0	604/611	Apodaca	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-006-01 y acumulados	17	0	13	Escobedo	Siniestro de tránsito /Atropellamiento
CEDH-2023-143-01	21	3	13	Monterrey	Siniestro de tránsito /Atropellamiento
CEDH-2023-206-01	1	0	224	Guadalupe	Cae de unidad
CEDH-2023-207-01	1	0	400	San Pedro	Cae de unidad
CEDH-2023-209-01	25	0	105	Apodaca	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-225-01	0	1	13	Monterrey	Atropellamiento
CEDH-2023-570-01	3	0	502	Santa Catarina	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-785-01	20	0	41	Apodaca	Siniestro de tránsito

¹⁷⁰ Cantidad que pudiera ser mayor dado que respecto de algunos asuntos esta Comisión no tiene conocimiento.

CEDH-2023-929-01	0	1	53	El Carmen	Atropellamiento
CEDH-2023-1078-01	0	1	150	Cadereyta	Atropellamiento
CEDH-2023-1152-01	59	0	306	Santa Catarina	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-1323-01	13	0	318	Apodaca	Siniestro de tránsito
CEDH-2023-1652-01	0	1	224	Guadalupe	Atropellamiento
CEDH-2023-2509-01	11	0	105	Apodaca	Siniestro de tránsito
CEDH-2024-307-01	1	0	108	Monterrey	Atropellamiento
CEDH-2024-580-01	12	0	400-4	Santa Catarina	Siniestro de tránsito
CEDH-2024-646-01	14	0	527	Apodaca	Siniestro de tránsito
CEDH-2024-671-01	0	1	311	Monterrey	Atropellamiento
CEDH-2024-795-01	0	1	604	San Nicolás	Atropellamiento
CEDH-2024-886-01	0	1	30	Monterrey	Atropellamiento
CEDH-2024-963-01	1	0	327	Apodaca	Cae de unidad
	245	11	Totales		

Conforme a este cuadro, el total de personas lesionadas asciende a doscientas cuarenta y cinco, en tanto que once personas, lamentablemente, fallecieron.

Con independencia de estos datos, vale la pena reseñar algunos casos paradigmáticos que se encuentran en trámite en esta Comisión, los cuales se resolverán por cuerda separada, pero que nos darán una idea del impacto que tiene sobre las personas la negligente actuación en materia de movilidad. Los desafortunados casos son los que enseguida se resumen:

- Caso 1:¹⁷¹
 - El treinta y uno de enero de dos mil veintitrés, un camión de la ruta 105 chocó con la plataforma de un tráiler que se encontraba estacionado;
 - Esto propició que un joven de veinticinco años perdió una pierna a consecuencia de las lesiones que sufrió tras el choque;
 - Los representantes de la ruta no se quisieron hacer cargo de los gastos médicos; y,
 - Además, resultaron veinte personas lesionadas, algunas de gravedad.
- Caso 2:¹⁷²
 - El veintiocho de enero de dos mil veintitrés, una persona adulta mayor de setenta y siete años, quien vendía paletas para sustentar sus gastos, fue arrollado por una Unidad de Transporte Público de la ruta 13; y,
 - Tras el accidente, dicha persona quedó bajo el camión; sus familiares reclamaron justicia y solicitaron que se les capacitara a los choferes para que brindaran un mejor servicio.
- Caso 3:¹⁷³
 - El catorce de junio de dos mil veintitrés, una Unidad de transporte público de la ruta 306, se quedó sin frenos en una pendiente y se impactó con cinco

¹⁷¹ Cfr. al respecto la nota titulada “Pierde su pierna en choque de ruta 105”, publicada por el medio de comunicación “Telediario”, el trece de marzo de dos mil veintitrés.

¹⁷² Cfre. al respecto la nota titulada “Dan Último adiós a Don Juan; víctima de ruta 13”, publicada por el medio de comunicación “N+”, el trece de febrero de dos mil veintitrés.

¹⁷³ Cfr. al respecto la nota intitulada “Volcadura de ruta deja 59 lesionados”, publicada el catorce de junio de dos mil veintitrés.

vehículos, incluido un taxi que se encontraba en movimiento, para posteriormente, volcarse tras un recorrido de alrededor de doscientos metros.

- Como consecuencia resultaron lesionadas alrededor de sesenta personas.
- Caso 4:¹⁷⁴
 - El ocho de mayo de dos mil veinticuatro, una mujer de entre veinticinco y treinta años, perdió la vida al ser arrollada por una unidad de transporte público de la ruta 30 Barro;
 - Testigos refirieron que el conductor de la Unidad se encontraba subiendo pasajeros cuando la mujer intentó cruzar la calle; aparentemente, el chofer no se percató de la presencia de la mujer, iniciando la marcha y arrollándola;
 - Paramédicos de la Dirección de Protección Civil confirmaron el fallecimiento de la mujer y su cuerpo quedó unos metros atrás de la unidad.
- Caso 5:¹⁷⁵
 - El 06 de octubre de 2022, una mujer indígena se dirigía a su primer día de trabajo, pidió la parada y el chofer arrancó la unidad antes de tiempo y con las puertas abiertas.
 - La joven cayó y perdió el 40% de su cerebro, la vista, el habla, daños motrices y su familia acuda que la ruta y la aseguradora no se han hecho responsables de los hechos.

¹⁷⁴ Cfr. al respecto la nota titulada “Muere mujer atropellada por camión en la colonia independencia, Monterrey”, publicada el ocho de mayo de dos mil veinticuatro.

¹⁷⁵ Nota sobre una mujer de 18 años que cayó de un camión que la dejó inmóvil y no ha sido indemnizada.

- Requiere de muchos cuidados médicos, tratamientos, pañales y terapias que se vuelven cada vez más difíciles de costear.

10. REPARACIÓN INTEGRAL

Las medidas de restitución buscan devolver a las víctimas, a la situación anterior a la violación de sus derechos humanos y ésta debe llevarse a cabo siempre que sea posible, en atención a lo previsto en la fracción I del artículo 43 de la Ley de Víctimas.

En el caso que nos ocupa, esto no es posible, porque la falta de la prestación del servicio de transporte público de manera accesible, eficiente y con calidad es irremediable e irreparable.

No obstante, es viable que el Instituto lleve a cabo las acciones correspondientes y suficientes para garantizar de manera inmediata el derecho humano a la movilidad de todas las personas, destacadamente, de quienes pertenecen a un grupo de atención prioritaria, particularmente, de aquellas personas usuarias en quienes converge una interseccionalidad de vulnerabilidades de manera accesible, eficiente y con calidad.

En el presente caso no resultan aplicables las medidas de compensación ni de rehabilitación.¹⁷⁶

En tales condiciones, lo que procede es reforzar los restantes apartados que conforman la restitución integral, como las medidas de satisfacción y de no repetición.

¹⁷⁶ Establecidas en la fracción XI del artículo 4, así como los diversos 54, 55 y 56 de la Ley de Víctimas, respectivamente.

10.1. Medidas de satisfacción

10.1.1. Disculpa pública

El Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado deberá ofrecer disculpas públicas a las personas quejasas, así como a la sociedad neolonesa en general, reconociendo la violación grave al derecho humano a la movilidad, así como de los demás derechos con los que se encuentra inherentes vinculado.

En dicho acto deberán de estar presentes:

- Las partes quejasas;
- Las personas integrantes de la Junta de Gobierno, cómo máximo Órgano de Gobierno del Instituto, integrado por:
 - La persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en su calidad de presidente;
 - Las personas titulares de las Secretarías General de Gobierno, de Finanzas y Tesorería, de Movilidad y Planeación Urbana y de Medio Ambiente;
 - La persona titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
 - Los tres presidentes municipales de municipios metropolitanos que hayan sido designados por la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey o por la Comisión de la Zona Conurbada de Monterrey;
 - El presidente municipal del municipio no metropolitano que haya sido designado por la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano.
 - Un diputado o diputada local que designe el congreso del Estado;

- Un representante del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial;
- Una persona representante del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León;
- Una persona representante del Consejo Cívico de las Instituciones; de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León; de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda; y de la Cámara de la Industria de la Transformación en Nuevo León;
- Los cuatro representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados por las siguientes organizaciones: la Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico (ANAE); la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC); la Confederación de Trabajadores de México (CTM); y, el Sindicato de Trabajadores del Transporte en general, industria, construcción, similares y conexos;
- Los dos representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, que haya designado el Congreso del Estado; y
- Un representante de colegios y asociaciones de arquitectos e ingenieros de Nuevo León, que haya designado el Congreso del Estado.
- El Comisario;
- Las personas integrantes del Comité de Vigilancia y del Comité Técnico; y,
- La persona titular del Centro de Gestión de Movilidad.¹⁷⁷

¹⁷⁷ A que hace referencia el artículo 42 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

- Las personas integrantes del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.¹⁷⁸
- Las personas integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad.¹⁷⁹

Lo anterior, por conformar el mencionado Instituto, en términos del artículo 22 de la Ley de Movilidad; así como atento a lo dispuesto en los artículos 6, fracción LIX, y 27 de la Ley de Movilidad; aclarándose que dichas personas no podrán delegar su asistencia al acto solemne de disculpa pública.

Al respecto, el Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León deberá proporcionar a esta Comisión los nombres y domicilios de las personas que deberán estar en el acto formal de disculpa pública, con excepción de las partes quejas. Lo anterior, para que aquellas puedan ser debidamente notificadas de la presente Recomendación.

En el entendido de que se deberá citar a los medios de comunicación masiva que tengan mayor alcance a nivel local para difundir dicho acto, lo que también se deberá hacer, al menos, en radio, televisión y redes sociales como Facebook, Twitter e Instagram.

Asimismo, se deberá publicitar en la página oficial de la autoridad responsable, la presente determinación para que las personas gobernadas que transitan en el Estado, tengan conocimiento de esta, para su fácil y pronta divulgación.

La disculpa pública deberá cumplir con los requisitos señalados por los parámetros internacionales, tales como los siguientes:

¹⁷⁸ A que hace alusión el artículo 46 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

¹⁷⁹ Previsto en el artículo 48 y siguientes de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

- Previo a la realización del evento, se deberá llevar a cabo reuniones de coordinación con las partes quejas, en las que se acordará la fecha, hora, lugar, personas invitadas y programa de la ceremonia.
- En la ceremonia se contará con la presencia de representantes de la sociedad civil en materia de movilidad, así como representantes de la ciudadanía y las personas del servicio público, así como personas particulares mencionadas.
- Se convocará a medios de comunicación masiva que tengan mayor alcance a nivel local.
- Durante el acto de autoridad se hará una narración de los hechos probados en la Recomendación, así como de las violaciones declaradas en la misma.
- Se expresará una disculpa por parte del Director del Instituto.

10.1.2. Procedimientos de responsabilidad administrativa

La adopción de medidas eficaces para que cesen las violaciones a derechos humanos forma parte de la satisfacción, así como la aplicación de sanciones judiciales o administrativas a quienes sean responsables de las violaciones acreditadas.

Por lo tanto y dado que a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado le corresponde designar y destituir a la persona titular del Instituto,¹⁸⁰ una vez que se encuentren notificadas todas las personas del servicio público y privado a que se hace alusión en el apartado “14. NOTIFICACIONES”, remítasele copia certificada digital, en disco compacto, de la presente recomendación, así como de todos y cada uno de los expedientes de queja, para que le de vista al Órgano Interno de Control o a las instituciones competentes para conocer de los hechos descritos, para

¹⁸⁰ Como se advierte del artículo 24 de la Ley de Movilidad, en el que se indica que en caso de resolución de procedimiento de responsabilidad administrativa (de conformidad con la Ley de Responsabilidades Administrativas del Estado), la Junta de Gobierno puede solicitar su destitución.

conocer de los hechos descritos, con la finalidad de que a la brevedad se inicien los procedimientos de investigación que correspondan en contra del Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado o de quién o quiénes también resulten responsables, a fin de deslindar las responsabilidades de carácter administrativo que correspondan y, en su caso, imponer las sanciones que resulten conducentes, por la grave violación a los derechos humanos acreditadas en esta Recomendación.

Lo anterior, para:

- Dar pauta a que se inicien los procedimientos administrativos de responsabilidad, y,
- Para que las pruebas que obren en estas sean tomadas en cuenta, con la finalidad de que, en el momento procesal oportuno, sean evaluadas por la autoridad a la que le corresponda resolver.

Debiéndose comunicar a esta Comisión el inicio y los resultados de tales procedimientos, únicamente con fines informativos.

10.1.3. Anexar copias certificadas de la Recomendación a los expedientes administrativos de las personas del servicio público reconocidas como responsables.

Una vez que cause firmeza la presente Recomendación, se deberán anexar sendas copias certificadas de esta determinación al expediente personal del Director del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, así como de aquellas personas del servicio público que llegasen a resultar responsables.

10.1.4. Colaborar con la Fiscalía General de Justicia del Estado y otras autoridades

La responsable deberá de colaborar:

- En todo lo necesario, con las investigaciones o procesos penales que se llevan a cabo ante la Fiscalía General de Justicia del Estado que se hayan iniciado, que se inicien o que se lleguen a iniciar en la Fiscalía General de Justicia del Estado con motivo de accidentes o hechos viales en los cuales hayan participado Unidades del Transporte Público, en las que hayan resultado personas lesionadas,¹⁸¹ fallecidas, incluyendo, aquellas que aún sin haber resultado lesionadas hayan sufrido un daño o menoscabo en su patrimonio.
- Con aquellas otras autoridades que, con motivo de este tipo de situaciones, se encuentren tramitando algún procedimiento administrativo, jurisdiccional o de cualquier otra índole.

10.1.5. Difusión de la recomendación

La presente recomendación deberá hacerse del conocimiento público, a través de:

- Los medios de difusión oficial;
- Los medios de difusión que considere pertinentes para darle un mayor alcance;
- En el portal del Instituto; y
- De manera interna a todo su personal, ya sea por circular, boletín, publicación o cualquier otro medio.

Todo lo anterior, con la finalidad de que se permita su fácil y pronta divulgación.

Además, la persona titular del Instituto deberá girar las instrucciones correspondientes para que la recomendación se suba a sus páginas y redes sociales, de manera permanente, en un espacio visible y de fácil acceso, para que

¹⁸¹ Personas usuarias del transporte público y terceras.

las personas gobernadas, que residan o transiten en el Estado de Nuevo León, tengan conocimiento de esta.

10.2. Medidas de no repetición

Con la finalidad de garantizar la no repetición de las violaciones a derechos humanos de las que se ha dado cuenta, la autoridad estatal deberá de adoptar medidas necesarias tendentes a prevenir que se vuelvan a cometer violaciones similares, las cuales se detallan a continuación:

10.2.1. Establecer un Plan Estatal de Movilidad que satisfaga las necesidades de desplazamiento de la población

La responsable deberá elaborar un Plan Estatal de Movilidad,¹⁸² en la que se detallen y expliciten los planes, políticas, campañas, líneas de acción y demás actividades que tengan como objetivo garantizar, de manera integral, a corto, mediano y largo plazo, el derecho humano a la movilidad de las personas que viven y/o transitan en esta Entidad Federativa, con especial énfasis en aquellas que pertenecen a grupos de atención prioritaria, sobre todo respecto de quienes tienen algún tipo de movilidad limitada o reducida, debiéndose reducir, de manera sustancial, los tiempos de espera para abordar los camiones, así como los relativos a los traslados.

Dicha Estrategia deberá especificar, al menos, lo siguiente:

- Identificación del problema;
- El o los objetivos que se persigan;
- Los estudios de impacto o de otra índole que se consideren necesarios;

¹⁸² Este documento que se solicita es distinto del previsto en la fracción XLVI del artículo 8 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

- Los recursos materiales y humanos que se necesiten;
- Una cronología en la que se establezca: el inicio, el desarrollo y la conclusión de dichas actividades, incluidas las acciones afirmativas y ajustes razonables; y,
- Los resultados que se esperan obtener.

Todo ello, en el corto, mediano y largo plazo, dado que esta Comisión está consciente que se trata de un tema complejo que no puede resolverse inmediatamente, pero sí con acciones graduales e integrales que atiendan la totalidad del problema de movilidad.

Debiéndose tener presente, en todo momento, los principios a que hace alusión el artículo 6 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, tales como: accesibilidad, asequibilidad, calidad, concurrencia, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, espacio público, habitabilidad, igualdad e inclusión, innovación tecnológica, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vial, seguridad vehicular, sostenibilidad y energías limpias, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad y uso prioritario de la vía o del servicio.

10.2.2. Elaboración y difusión de protocolos de actuación

Se deberán elaborar Protocolos de Actuación en los que se establezcan la forma y términos en que el personal del Instituto, de las empresas transportistas y personas operadoras de las Unidades deban conducirse.

10.2.2.1. Protocolo de actuación sobre revisión física, mecánica y eléctrica a todas las Unidades de Transporte Público

Deberá de crear e implementar un protocolo en el cual se establezcan las acciones y los términos conforme a los cuales se debe llevar a cabo una revisión física,

mecánica y eléctrica de manera constante a todas las unidades que prestan el servicio de transporte público, así como que prevea la generación de informes trimestrales de los prestadores al Instituto con relación a las medidas que se hayan tomado (preventivas, correctivas y cualquiera otra), los resultados de estas y el seguimiento que se les den.

Igualmente, deberá contemplar el publicitar una lista actualizada de todas las unidades que prestan el servicio de transporte público en el Estado, la ruta a la que pertenecen, así como el estatus de si cuentan o no con revisión física, mecánica y eléctrica reciente y con seguro vigente.

Naturalmente, lo señalado en el párrafo precedente debe entenderse de manera enunciativa más no limitativa.

10.2.2.2. Protocolo de actuación en caso de accidentes

Deberá de elaborar e implementar un protocolo en el cual se establezcan las acciones y los términos conforme a los cuales se debe de actuar en caso de siniestro o hecho de tránsito donde participen unidades de transporte público, en el que tenga como resultado personas lesionadas, perdidas de vida y daños materiales, a personas usuarias del servicio y/o terceras personas, a fin de que se garantice la atención médica inmediata y adecuada, así como la reparación integral del daño causado.

Además, se establezca la creación e implementación de un mecanismo de supervisión y verificación que asegure su aplicación, mediante el cual:

- Se realicen las gestiones necesarias para brindar la atención debida a las personas en caso de hechos de tránsito, para:
 - La atención médica inmediata y adecuada para salvaguardar la integridad y la vida de las personas lesionadas.

- De ser posible dar cuenta a un familiar para darle a conocer la situación para cumplir con el deber de informar, y en su caso, saber si cuenta con prestación médica particular u otra a la cual pueda ser trasladada para recibir atención médica.
- Lo anterior no exonera de manera alguna a las obligaciones de la prestadora del servicio y del Instituto a garantizar la atención médica adecuada e inmediata.
- El supuesto de personas fallecidas, se deberá informar a los familiares cuando sea posible.
- El supuesto de daños materiales.

Cabe mencionar que, en todos los casos, la responsable deberá:

- Garantizar la asesoría jurídica a las personas afectadas y sus familiares.
- Llevar un **control estricto** sobre la participación de las unidades de transporte público en hechos de tránsito.
- Generar un **expediente de seguimiento** por cada una de los eventos que se lleguen a suscitar.
- Colaborar en todo lo que sea necesario con las autoridades correspondientes para garantizar la reparación integral del daño, lo cual incluye al menos:
 - La **supervisión** y el **seguimiento** para garantizar que las personas que sufrieron lesiones en los hechos de tránsito reciban la atención adecuada hasta su rehabilitación, la atención a la familia de personas fallecidas o de daños materiales, hasta el otorgamiento de indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen con motivo de los accidentes.

- Un **sistema de evaluación** sobre el seguimiento de la atención médica adecuada de las personas que resultaran lesionadas, fallecidas y/o con daños materiales por hechos de tránsito.

10.2.2.3. Protocolo de actuación sobre mecanismos de presentación y seguimiento de quejas

Deberá elaborar e implementar un protocolo en el que se establezcan los mecanismos necesarios para la presentación de quejas, a través de los cuales las personas puedan denunciar alguna irregularidad en la prestación del servicio de transporte, para lo cual se deberán de considerar procedimientos de queja presencial, en línea, vía telefónica y otras que permita el uso de las nuevas tecnologías de la información, efectivas y transparentes, que atiendan, den seguimiento y resuelvan las denuncias ciudadanas.

A los reportes se les asignará folio y/o número de expediente y su seguimiento podrá realizarse por cualquier vía, con independencia de la forma que se haya optado para presentar la denuncia.

Se deberá de proporcionar a la parte quejosa la dirección, horarios, correo electrónico, el nombre de la persona servidora pública encargada de darle seguimiento a la queja a su denuncia y, en su caso, la determinación correspondiente, informándole de su derecho y la forma mediante la cual pueda inconformarse contra esa resolución.

En el entendido que, los protocolos deberán de ser publicitados de manera permanente a través de televisión, radio, en diferentes horarios del día, además en sus redes sociales y en su página de internet, en esta última deberá de asignarse un espacio permanente en la página principal con la finalidad de llegar al mayor número de personas posible.

Con independencia de lo anterior, en todas las unidades del sistema de transporte público, deberá de publicarse un resumen de los últimos dos protocolos en tamaño

que permita su fácil lectura, de manera permanente, para que las personas tengan conocimiento de cómo actuar en cada situación.

Asimismo, tendrá que publicitarse la siguiente información, junto con la implementación de código QR de rápido acceso:

- Ruta y número de unidad.
- Carnet de identificación con los datos de la persona operadora de la unidad de transporte.
- Teléfono de emergencias para reportar el siniestro de tránsito y solicitar atención médica.
- Teléfono actual de la aseguradora.
- Número de póliza de seguro, cobertura y vigencia de la unidad.

10.2.3. Unificación de sistemas de pago

La persona titular del Instituto deberá de realizar las acciones correspondientes para:

- Unificar los sistemas de pago en los distintos medios de movilidad que operan en el Estado;
- Corregir las fallas que acontecen con los diversos medios de cobro de pasaje;
- Prever y garantizar a las personas usuarias el derecho de elección en la forma de pago; por ejemplo, cuando sea su deseo realizarlo en efectivo, garantizando el respeto de tarifa preferencial cuando así proceda, para lo cual será suficiente que muestren, verbigracia, el documento vigente de persona estudiante o la tarjeta del Instituto Nacional de Personas Adultas Mayores.

- Prever la exención del pago para las y los familiares de personas víctimas de violaciones graves, tales como personas desaparecidas y feminicidios, pues muchas veces tienen que trasladarse a diversas instituciones como por ejemplo esta Comisión, la Fiscalía General de Justicia del Estado, el Tribunal Superior de Justicia, la Comisión Local de Búsqueda o la Comisión Ejecutiva Estatal de Víctimas, trámites que se ven obligados a realizar dada su específica situación, derivada de que el Estado no cumplió con sus obligaciones de respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, motivo por el cual, dichas personas, que, dicho sea de paso, la mayor parte cuenta con recursos limitados que no deberían erogarse, para lo cual deberá de elaborar un programa.

10.2.4. Infografía de los derechos de las personas usuarias

Se deberá elaborar y publicitar de manera permanente en un tamaño que permita su fácil visualización al interior de todas las Unidades de Transporte Público, una infografía con los “Derechos de las Personas Usuarias”, contando con la implementación de código QR de rápido acceso.

También deberá preverse la manera en que dicha infografía se haga saber a las personas que no puedan verla y/o leerla.

10.2.5. Programa de prevención y disminución de factores de riesgo

En el entendido que las prestadoras del servicio de transporte deberán de generar reportes semestrales, con la información correspondiente, para lo cual se generan informes públicos que estarán a disposición de las personas en su página oficial y redes sociales.

10.2.5.1. Exámenes psicológicos de ingreso y permanencia de las personas operadoras del Sistema de Transporte Público

Tomando en cuenta que, las personas operadoras del transporte público son quienes conducen las unidades y ejercen de manera directa la prestación del

servicio de transporte, permaneciendo en contacto directo y constante con las y los pasajeros, así como con las demás personas usuarias de la vía pública, se considera necesario que todas las personas previo a su ingreso y cada seis meses acrediten, además de tener las habilidades necesarias para la operación de los camiones, que se encuentran en condiciones de salud mental apta para la prestación del servicio.

Adicionalmente, las prestadoras del servicio deberán de constatar diariamente que, las personas operadoras se encuentran en condiciones físicas óptimas para prestar el servicio de transporte público, así como que no se encuentran bajo la influencia de sustancias o cualquier otro producto que puedan influir en su conducta o sentidos.

10.2.5.2. Garantizar la salud de las personas operadoras del Sistema de Transporte

La prestación del servicio de transporte público implica la interacción directa y constante con las y los pasajeros, así como con las demás personas usuarias de la vía pública, lo que indiscutiblemente conlleva el trato con múltiples personalidades, el enfrentamiento a diversas problemáticas inherentes a su trabajo como la congestión vial, siniestro de tránsito y cualquiera otro que se pueda presentar.

Las situaciones expuestas, sumadas a las presiones de tiempo para realizar los recorridos de la ruta, ventas de determinado número de pasajes en efectivo o cualquiera otra inherente a la prestación del servicio de transporte, inciden en la salud mental de las personas operadoras.

En tales condiciones, deberá de realizar un plan de trabajo con talleres constantes de higiene mental, así como la implementación de acciones de prohibición de prácticas como las citadas en el párrafo que antecede, en caso de que las hubiera, para lo cual implementara la supervisión que se requiera, incluyendo encuestas en

todas las modalidades posibles para que las personas operadoras puedan denunciar estos casos, con la opción de denuncia anónima.

10.2.5.3. Implementación de dispositivos de seguridad en las Unidades de Transporte Público

Deberá de realizar las acciones necesarias para que en todas las Unidades de Transporte Público se implemente la instalación de dispositivos que favorezcan los traslados seguros para que:

- Se impida la marcha de las unidades, hasta en tanto las puertas no se encuentren debida y adecuadamente cerradas.
- Las unidades de transporte no puedan exceder determinada velocidad, parámetro que deberá de fijarse de acuerdo con las velocidades seguras establecidas en las normas de la materia de movilidad.

10.2.5.4. Incorporación de unidades de transporte rosa

Dado que el transporte público ocupa la tercera posición respecto al lugar en el que las mujeres se sienten más inseguras, se deberán realizar las acciones necesarias para que todas las rutas de transporte cuenten y operen vehículos de uso exclusivo para mujeres, así como los menores de edad que las acompañen, las cuales deberán estar rotuladas para una clara identificación, contar con cámaras de seguridad, estar equipados con botones de emergencia y ser conducidos por mujeres previa capacitación, los cuales deberán funcionar principalmente en horas de mayor afluencia, a fin de lograr un viaje de transporte seguro, exclusivo y de calidad.

10.2.6. Capacitación

10.2.6.1. A las personas operadoras del transporte público

Brindar capacitación de manera continua a las personas operadoras del sistema de transporte público, con relación a:

- Su obligación como prestadoras del servicio de transporte público, destacadamente a la prestación de un servicio con seguridad vial y prevención de factores de riesgo;
- Los derechos de las personas usuarias, particularmente de grupos de atención prioritaria. Por ejemplo, de quienes tienen una discapacidad o condición de movilidad limitada;
- Protocolos de actuación;
- La importancia de respetar los derechos humanos;
- En todas aquellas áreas que se requieran con motivo de su ejercicio como persona operadora de las unidades de transporte.

10.2.6.2. Al personal de las prestadoras del servicio de transporte

Deberá de brindarse capacitación al personal de las prestadoras del servicio de transporte,¹⁸³ para:

- Concientizar y sensibilizar sobre los derechos de las personas usuarias, particularmente de quienes tienen discapacidad y/o movilidad reducida, en la búsqueda de la empatía y mejora en la calidad del servicio;
- Sobre los protocolos;

¹⁸³ Por concesión y/o permiso.

- Las alternativas de solución en cuanto a las formas de pago en tanto se lleva a cabo la unificación de dicho sistema.

10.2.7. Publicitación y difusión de la información obtenida por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial

Se deberá de actualizar y publicitar de manera permanente para cumplir con los principios de transparencia y rendición de cuentas en el marco de un gobierno abierto, las recomendaciones emitidas por el Observatorio, la aceptación o no de las dependencias a quienes se dirijan, así como el seguimiento a estas.

Además, la información relacionada con los hechos de tránsito que se susciten en el Estado, mencionando su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, así como las acciones realizadas al respecto.

Lo anterior debido a que, la última publicación de ese Observatorio es la referente al Tercer Bimestre, en los meses de mayo a junio del dos mil veintidós

10.2.8. Publicitación y difusión de las acciones de mejora propuestas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad

Deberá de actualizar y publicitar de manera permanente, para cumplir con los principios de transparencia y rendición de cuentas en el marco de un gobierno abierto, las propuestas realizadas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, relacionadas con las propuestas de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen, las recomendaciones sobre las tarifas y las opiniones sobre la factibilidad del servicio en desarrollos inmobiliarios del Estado.

10.2.9. Publicación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Deberá de actualizar y publicitar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial con las bases de aplicación a corto, mediano y largo plazo, así como la congruencia

de este con el Plan Estatal de Desarrollo y demás programas en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, así como aquellas específicas a los grupos de atención prioritaria.

Adicionalmente, deberá de publicitarse de manera permanente, los estudios técnicos, de impacto de movilidad y cualquiera otro que permita a las personas conocer la situación actual sobre la prestación del Servicio de Transporte Público, así como las aprobaciones de factibilidad del servicio de transporte en los nuevos desarrollos habitacionales, y en su caso, la forma en la cual se va a garantizar la prestación del servicio.

10.2.10. Coordinaciones interinstitucionales

10.2.10.1. Para vigilar, proteger y garantizar los derechos de las personas

Con la finalidad de que el Instituto, el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial u otra área de este pueda acceder u obtener la información relacionada a la prestación del servicio de transporte público, se deberán impulsar las coordinaciones y el establecimiento de enlaces con las Secretarías de Seguridad y Vialidad u homologas tanto a nivel estatal, como a nivel municipal para que:

- En los siniestros de tránsito en los que participen unidades del transporte público, se vigile, proteja y garanticen los derechos de las personas usuarias o cualquier otra que resulte lesionada, destacadamente a recibir atención médica y a que se le dé el seguimiento oportuno.
- Se dé contestación a las solicitudes que realice el Instituto, el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial o cualquier otro, relacionado a la prestación del servicio de transporte público, siniestros de tránsito y personas lesionadas en las cuales se encuentren involucradas unidades de transporte.

10.2.10.2. Para agilizar la movilidad

La persona titular del Instituto deberá de coordinarse con las autoridades competentes del ámbito estatal y municipal, cuya función y/o ejercicio de sus atribuciones afecte directa y/o indirectamente en la eficacia de la prestación del servicio de transporte público en el Estado, con el objetivo de agilizar los tiempos de traslado.

Al efecto, de manera enunciativa más no limitativa, en la construcción de obras, buscando en la medida de lo posible, que dichas actividades tengan la afectación menos lesiva posible en la movilidad, buscando alternativas amistosas entre estas y el auge vial, a modo de ejemplo, trabajos en horarios sin alta afluencia vehicular o incluso, en horarios nocturnos.

10.2.11. Aplicación, publicación y difusión de resultados de encuestas en materia de movilidad

Se deberá implementar, de manera permanente, un sistema de encuestas presenciales, telefónicas y por internet, con la opción de que sea anónima, con la finalidad de obtener, al menos la siguiente información:

- Los tiempos de espera;
- La accesibilidad a la información sobre la prestación del servicio de transporte;
- La accesibilidad a las unidades para las personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida;
- La accesibilidad en las formas de pago;
- El respeto a las tarifas preferenciales;
- Las formas y tiempos de los traslados;

- La actuación de las personas operadoras del transporte público, y
- La atención y el seguimiento prestados en caso de accidentes.

Los resultados de tales encuestas deberán hacerse públicos para que las personas estén en posibilidad de conocer el grado de calidad de este servicio público.

10.2.12. Publicación y difusión de indicadores en materia de movilidad

Se deberá de publicitar y difundir en la página oficial del Instituto, así como en sus redes sociales, de manera permanente, un informe que permita conocer a detalle el número total de unidades del Sistema de Transporte Público, desglosadas por:

- Número de ruta y unidad;
- Su participación en accidentes de tránsito;
- El número de personas lesionadas o fallecidas;
- Los cursos y capacitaciones con que cuentan las personas operadoras de las Unidades de cada ruta;
- Las fallas y reportes en la prestación del servicio de transporte;
- Si cuenta o no con póliza de seguro; y,
- De contar con esta, el tipo de cobertura y la vigencia de esta.

10.2.13. Instalación de un Sistema de Posición Satelital (GPS) y cámaras de videovigilancia en las Unidades de Transporte Público

Se deberán llevar a cabo las gestiones conducentes para que todas las unidades del transporte público cuenten con un sistema de posición satelital, así como cámaras de videovigilancia interconectados en tiempo real a los cuerpos de seguridad pública, así como al Centro de Gestión de Movilidad, con el objetivo de

proteger y garantizar la integridad y seguridad de las personas usuarias y, en caso de que requiera, estar en posibilidad de prestar, de manera inmediata, la atención que corresponda, particularmente la atención médica.

10.2.14. Participación en mesas de trabajo sobre movilidad.

Con la finalidad de transitar hacia un gobierno abierto en materia de movilidad, esta Comisión considera indispensable la participación efectiva de la ciudadanía y de todos los sectores involucrados, motivo por el cual la persona titular del Instituto deberá establecer mesas de trabajo con la finalidad de recabar las propuestas que surjan de esos diálogos, para realizar propuestas viables que puedan materializarse en la realidad y llevar a cabo su implementación efectiva.

Estas mesas de trabajo deberán ser coordinadas por dicho Instituto y esta Comisión y deberán participar, de manera enunciativa, más no limitativa:

- Representantes de los 51 municipios;
- Representantes de las personas gobernadas;
- Representantes de las cámaras empresariales y de la industria;
- Personas de la academia; y
- Especialistas en la materia, entre otros.

Estas mesas de trabajo deberán realizarse anualmente, dados los cambios constantes que está teniendo el área metropolitana de Monterrey, debido a su crecimiento exponencial, debiendo informar a este organismo los resultados de dichas mesas, así como publicitarse los mismos en la página oficial del Instituto.

11. LLAMADOS ESPECIALES

11.1. Al Poder Ejecutivo del Estado

Se hace un llamado especial al Dr. Samuel Alejandro García Sepúlveda, en su calidad de Gobernador Constitucional del Estado de Nuevo León para que en cumplimiento a lo establecido en las fracciones III y V del artículo 11 de la Ley de Movilidad:

- Se revisen y de considerarlo pertinente se modifiquen los ordenamientos jurídicos de naturaleza administrativa que sean necesarios para proveer el cumplimiento de la Ley de Movilidad; e,
- Impulse y lleve a cabo los convenios de coordinación con los municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, particularmente, respecto de aquellos municipios que forman parte del área metropolitana de la ciudad de Monterrey.

11.2. A diversas instancias de la Administración Pública Estatal

Teniendo en cuenta los principios de concurrencia; equidad; igualdad e inclusión; perspectiva de género; sostenibilidad y energías limpias; y transversalidad; previstos en las fracciones IV, VII, XI, XVI, XXII y XXIV del artículo 6 de la Ley de Movilidad, se realiza un llamado especial a las Secretarías de Movilidad y Planeación Urbana; de las Mujeres; de Medio Ambiente; de Igualdad e Inclusión; y, Educación; así como al Instituto de las Mujeres; para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, impulsen y, en su caso, lleven a cabo las acciones de coordinación pertinentes, tendentes a consolidar un sistema de movilidad integral, que tenga un enfoque diferencial y perspectiva de género.

Lo anterior, sin perjuicio de que se pudieran sumar otras dependencias, unidades administrativas y entidades públicas de la Administración Pública Central y Paraestatal del Estado.

11.3. A los cincuenta y un municipios del Estado de Nuevo León

Se formula un llamado especial a los cincuenta y un municipios del Estado para que, conforme a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 8 Bis 3 de la Ley de Movilidad, impulsen y lleven a cabo convenios de coordinación con las instancias estatales que correspondan, teniendo en cuenta que nos encontramos frente a facultades y obligaciones concurrentes de ambos órdenes de gobierno, como se desprende de la fracción IV del artículo 6 de la Ley de Movilidad.

11.4. A la Fiscalía General de Justicia del Estado De Nuevo León

Para que, en el ámbito de su competencia, continúe con los trámites procesales correspondientes en los procesos penales que se encuentran abiertos, con la finalidad de deslindar las responsabilidades penales que pudieran derivarse con motivo de los accidentes viales en los que hubo personas lesionadas o fallecidas e incluso respecto de aquellos casos en los cuales existió daño patrimonial.

11.5. Al Tribunal Superior de Justicia del Estado De Nuevo León

Para que, a través del juzgado correspondiente, en la medida de lo posible y una vez que se encuentre en condiciones, se resuelva lo más pronto posible, con perspectiva de derechos humanos, las causas penales que se tramitan con motivo de los accidentes viales en los que haya personas lesionadas y/o fallecidas, así como daño patrimonial, para darle efectividad material al derecho a una justicia pronta y expedita, contribuyéndose de esta forma, desde el Sistema Jurisdiccional de Protección de los Derechos Humanos, a reforzar las medidas de satisfacción y de no repetición de las violaciones a los derechos humanos.

12. EXHORTO AL INSTITUTO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DEL ESTADO

Tomando en consideración que las personas se ven obligadas a usar alternativas de transporte diversas a los camiones, para trasladarse hacia su destino, así como que, de acuerdo con lo denunciado, las personas que los operan no usan los

dispositivos autorizados por el Instituto, pues fijan de manera unilateral costos superiores a los autorizados por la autoridad, sin ningún parámetro, en perjuicio de las personas usuarias, quienes se ven obligadas a pagar, ya que de lo contrario el servicio no se les brinda y, como consecuencia, no pueden llegar a tiempo a su lugar de destino.

En tales condiciones, resulta necesario realizarle un exhorto al Instituto, en los siguientes términos:

- Gire las instrucciones necesarias y suficientes para que el personal correspondiente lleve a cabo las acciones tendentes a intensificar la supervisión de los medios de transporte público no colectivos, con la finalidad de que usen los dispositivos autorizados para cobrar los viajes que realizan las personas, además que estos se encuentren funcionamiento de manera óptima, para evitar cobros indebidos superiores a las tarifas impuestas por ese Instituto de Movilidad y Accesibilidad.
- Implemente o en su caso adecúe los medios de queja de tal manera que se pueden hacer de manera presencial, telefónica, electrónica, virtual o cualquier otra que se adapte a las tecnologías y a las necesidades de la población, de manera fácil y accesible, en los cuales se les proporcione la información correspondiente del área y la persona encargada de darle el seguimiento, hasta su legal conclusión.

Cabe señalar, que el anterior pronunciamiento se formulado como exhorto y no como punto recomendatorio, dado que este tema no forma parte del planteamiento del problema objeto de análisis, pero resulta relevante que sea atendido, pues toda institución debe asumir una actividad proactiva en materia de derechos humanos.

Por lo expuesto y fundado, se emiten al Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad en el Estado de Nuevo León, los siguientes:

13. PUNTOS RECOMENDATORIOS

Primero. Disculpa pública.

En un plazo no mayor a seis meses, el Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado deberá ofrecer disculpas públicas a las personas quejas, así como a la sociedad neolonesa en general, reconociendo la violación grave al derecho humano a la movilidad, así como a los demás derechos con los que se encuentra inherentes vinculado; en la forma y términos descritos en el apartado 10.1.1.

Segundo. Vista a la autoridad competente para que inicie los procedimientos de responsabilidad administrativa.

En un plazo no mayor a un mes, se deberá dar vista al Órgano Interno de Control o a las instituciones competentes para conocer de los hechos descritos, con la finalidad de que a la brevedad se inicien los procedimientos de investigación que correspondan en contra del Director General del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado o de quién o quiénes también resulten responsables, a fin de deslindar las responsabilidades de carácter administrativo que correspondan y, en su caso, imponer las sanciones que resulten conducentes, por la grave violación a los derechos humanos acreditadas en esta Recomendación; como se describe en el apartado 10.1.2.

Tercero. Anexar copias certificadas de la Recomendación a los expedientes administrativos de las personas del servicio público reconocidas como responsables.

Una vez que cause firmeza la presente Recomendación, se deberán anexar sendas copias certificadas de esta determinación al expediente personal del Director del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, así como de aquellas personas del servicio público que llegasen a resultar responsables.

Cuarto. Colaboración con la Fiscalía General de Justicia del Estado.

Se deberá de colaborar, de manera inmediata, en todo lo necesario, con las investigaciones y procesos penales que se hayan iniciado, que se inicien o que se lleguen a iniciar en la Fiscalía General de Justicia del Estado con motivo de accidentes o hechos viales en los cuales hayan participado Unidades del Transporte Público, en las que hayan resultado personas lesionadas,¹⁸⁴ fallecidas, incluyendo, aquellas que aún sin haber resultado lesionadas hayan sufrido un daño o menoscabo en su patrimonio.

Asimismo, se deberá coadyuvar, también de manera inmediata, con aquellas otras autoridades que, con motivo de este tipo de situaciones, se encuentren tramitando algún procedimiento administrativo, jurisdiccional o de cualquier otra índole.

Quinto. Difusión de la Recomendación.

En un plazo no mayor a quince días, la presente recomendación deberá hacerse del conocimiento público, a través de los medios de difusión oficial y los medios que la responsable considere pertinentes para darle un mayor alcance, en el portal del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, así como, de manera interna, a todo su personal, con la finalidad de que se permita su fácil y pronta divulgación.

Además, la persona titular del mencionado Instituto deberá girar instrucciones para que la recomendación se suba a sus páginas y redes sociales, de manera permanente, en un espacio visible y de fácil acceso, para que las personas gobernadas que residan o transiten en el Estado tengan conocimiento de esta.

¹⁸⁴ Personas usuarias del transporte público y terceras.

Sexto. Plan Estatal de Movilidad.

En un plazo no mayor a seis meses, la responsable deberá elaborar un Plan Estatal de Movilidad¹⁸⁵ en el que se detallen y expliciten los planes, políticas, campañas, líneas de acción y demás actividades que tengan como objetivo garantizar, de manera integral, a corto, mediano y largo plazo, el derecho humano a la movilidad de las personas que viven y/o transitan en esta Entidad Federativa, con especial énfasis respecto de aquellas que pertenecen a grupos de atención prioritaria, sobre todo, respecto de quienes tienen algún tipo de movilidad limitada o reducida; debiéndose reducir, de manera sustancial, los tiempos de espera para abordar los camiones, así como los relativos a los traslados.

Séptimo. Elaboración y difusión de protocolos de actuación.

En un plazo no mayor a seis meses se deberán elaborar tres protocolos: Sobre Revisión Física, Mecánica y Eléctrica a las Unidades de Transporte Público; en Casos de Accidentes; y, sobre Mecanismos de Presentación y Seguimiento de Quejas; en los que se establezcan la forma y términos en que el personal del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado, de las empresas transportistas y las personas operadoras de las Unidades deben actuar; esto, conforme a lo establecido en 10.2.2.1, 10.2.2.2. y 10.2.2.3.

Octavo. Unificación de Sistemas de Pago.

En un plazo no mayor a seis meses deberá realizar las acciones correspondientes para unificar los sistemas de pago en los distintos medios de movilidad que operan en el Estado; corregir las fallas que acontecen con los diversos medios de cobro de pasaje; prever y garantizar a las personas usuarias el derecho de elección en la

¹⁸⁵ Este documento que se solicita es distinto del previsto en la fracción XLVI del artículo 8 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

forma de pago; y prever la exención del pago para las y los familiares de personas víctimas de violaciones graves a los derechos humanos.

Noveno. Programa de prevención y disminución de factores de riesgo

En un plazo no mayor a seis meses deberá de elaborar un programa de prevención y disminución de factores de riesgo, en el cual se deberán de establecer las bases, términos y condiciones para: la aplicación de exámenes psicológicos de ingreso y permanencia de las personas operadoras del transporte público, a fin de garantizar la salud de las personas operadoras, la implementación de dispositivos de seguridad en las unidades de transporte público y la incorporación de espacios de uso exclusivo para mujeres, con la finalidad de crear espacios seguros; esto, conforme a lo establecido en 10.2.5.

Décimo. Infografía de los derechos de las personas usuarias.

En un plazo no mayor a seis meses, se deberá elaborar y publicitar de manera permanente, en un tamaño que permita a las personas usuarias su fácil visualización al interior de las Unidades de Transporte Público, una infografía con los “Derechos de las Personas Usuarias”; en el entendido de que la autoridad responsable deberá prever la manera de hacérsela saber a las personas que no puedan verla y/o leerla.

Décimo primero. Capacitaciones.

En un plazo no mayor a seis meses, se deberán brindar capacitaciones a las Personas Operadoras del Transporte Público, así como al personal de las Prestadoras del Servicio de Transporte, en la forma y términos previstos en los apartados 10.2.5.1. y 10.2.5.2.

Décimo segundo. Publicitación y difusión de la información obtenida por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.

En un plazo no mayor a tres meses se deberán de actualizar y publicitar de manera permanente las recomendaciones emitidas por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial, la aceptación o no de las dependencias a quienes se dirijan, así como el seguimiento a estas, así como la información relacionada con los hechos de tránsito que se susciten en el Estado, mencionando su naturaleza, frecuencia, distribución, causas y consecuencias, así como las acciones realizadas al respecto.

Décimo tercero. Publicitación y difusión de las acciones de mejora propuestas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad.

En un plazo no mayor a tres meses se deberán actualizar y publicitar, de manera permanente, las propuestas realizadas por el Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad, relacionadas con las propuestas de acciones de mejora y aseguramiento de la calidad de los servicios que se proporcionen, las recomendaciones sobre las tarifas y las opiniones sobre la factibilidad del servicio en los desarrollos inmobiliarios del Estado.

Décimo cuarto. Publicación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

En un plazo no mayor a tres meses se deberá actualizar y publicitar la “Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial”.

Asimismo, dentro de ese mismo plazo, deberán publicitarse, de manera permanente, los estudios técnicos, de impacto de movilidad o de cualquier otra índole que permita a las personas conocer la situación actual sobre la prestación del Servicio de Transporte Público, así como las aprobaciones de factibilidad de este en los nuevos desarrollos habitacionales y, en su caso, la forma en la cual se vaya a garantizar la prestación de ese servicio.

Décimo quinto. Coordinaciones interinstitucionales.

En un plazo no mayor a seis meses el Director del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado deberá impulsar la coordinación y el establecimiento de enlaces con la Secretarías de Vialidad u homologas, tanto a nivel estatal, como municipal, con la finalidad de vigilar, proteger y garantizar los derechos de las personas usuarias, así como para agilizar la movilidad, como se detalla en el apartado 10.2.9.1. y 10.2.9.2.

Décimo sexto. Aplicación, publicitación y difusión de los resultados de encuestas en materia de movilidad.

En un plazo no mayor a seis meses, se deberá implementar, de manera permanente, un sistema de encuestas presenciales, telefónicas y por internet, con la opción de que sea anónima, con la finalidad de obtener, al menos, la siguiente información: los tiempos de espera; la accesibilidad a la información sobre la prestación del servicio de transporte; la accesibilidad a las unidades para las personas en situación de discapacidad y/o movilidad reducida; la accesibilidad en las formas de pago; el respeto a las tarifas preferenciales; las formas y tiempos de los traslados; la actuación de las personas operadoras del transporte público; y la atención y el seguimiento prestados en caso de accidentes, lo que deberá hacerse público para que las personas estén en posibilidad de conocer el grado de calidad de este servicio público.

Décimo séptimo. Difusión de indicadores en materia de movilidad

En un plazo no mayor a tres meses deberá de publicitar y difundir en la página oficial del Instituto, así como en sus redes sociales, de manera permanente, un informe que permita conocer a detalle el número total de unidades del Sistema de Transporte Público.

Décimo octavo. Instalación de un Sistema de Posición Satelital (GPS) y cámaras de videovigilancia en las Unidades de Transporte Público

En un plazo no mayor a seis meses se deberán llevar a cabo las gestiones conducentes para que las Unidades del Transporte Público cuenten con Sistema de Posición Satelital (GPS) y con cámaras de videovigilancia interconectados en tiempo real a los cuerpos de seguridad pública, así como con el Centro de Gestión de Movilidad, con el objetivo de proteger y garantizar la integridad y seguridad de las personas usuarias y, en caso de que requiera, estar en posibilidad de prestar, de manera inmediata, la atención que corresponda, particularmente, la atención médica.

Décimo noveno. Participación en mesas de trabajo sobre movilidad.

En un plazo no mayor a un año, se deberán establecer mesas de trabajo con la finalidad de recabar las propuestas que surjan de esos diálogos, para realizar propuestas viables que puedan materializarse en la realidad y llevar a cabo su implementación efectiva, en la forma y términos previstos en el apartado 10.2.13.

Vigésimo. Colaboración con la Comisión Ejecutiva Estatal de Atención a Víctimas.

La responsable deberá colaborar en todo lo necesario con la Comisión Ejecutiva Estatal de Atención a Víctimas, en la forma y términos previstos en la Ley de Víctimas del Estado de Nuevo León.

Se hace de su conocimiento que, recibida la presente Recomendación, dispone del plazo de diez días hábiles, contados a partir del día siguiente de su notificación, para fin de informar si la acepta o no.

En caso de ser aceptada:

- Dispondrá de un plazo de diez días adicionales contados a partir del día siguiente a la fecha en que se haga del conocimiento de este organismo la aceptación, a fin de remitir las pruebas correspondientes de que se ha cumplido con lo recomendado; y,
- Deberá designar a la persona del servicio público que fungirá como enlace con la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León, para dar seguimiento al cumplimiento de la Recomendación, en el entendido de que, en caso de ser sustituida, deberá notificarse oportunamente a este organismo.

En caso de no ser aceptada o cumplida, se procederá en la forma y términos descritos en el artículo 46 de la Ley mencionada en párrafos precedentes.

Con la emisión de la presente recomendación se da por concluido el presente expediente, en atención a lo dispuesto en la fracción III del artículo 83 del Reglamento Interno de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León.

14. NOTIFICACIONES

La presente Recomendación deberá notificarse a:

- Las personas quejasas, mediante correo electrónico, usb o cualquier otro medio previsto por las actuales tecnologías de la información, a través de los cuales se deberá remitir, debidamente escaneada, la recomendación firmada por la titular de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León.

En el entendido de que en caso no encontrarse de acuerdo, total o parcialmente con el contenido de esta recomendación, podrán interponer, dentro del plazo de treinta días naturales, contados a partir del día siguiente de su notificación, el recurso de impugnación, el cual podrá ser presentado directamente ante la

Comisión Nacional de los Derechos Humanos¹⁸⁶ o ante esta Comisión en su domicilio oficial.¹⁸⁷

En caso de que las autoridades responsables no lleguen a aceptar la Recomendación, ya sea de manera tácita o expresa, las víctimas directas e indirectas tienen el derecho de interponer el recurso de impugnación ante la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, como lo prevén los artículos 102, Apartado B, penúltimo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55 y 61 de la Ley de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; 159, fracción IV, del Reglamento Interno de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; así como 55 y 58 de la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León. En el entendido de que el plazo para interponer dicho medio de impugnación comenzará a computarse a partir del día siguiente en el que esta Comisión les notifique la no aceptación de las autoridades responsables

- Mediante oficio a:
 - El Director del Instituto de Movilidad y Accesibilidad del Estado de Nuevo León, en su carácter de representante legal de dicha institución, como se advierte de la fracción II del artículo 26 de la Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.
 - A la titular de la Comisión Ejecutiva Estatal de Atención a Víctimas, ya que, si bien los efectos de la presente recomendación son generales, de ser el caso y si así lo considera pertinente, ejerza sus facultades y atribuciones, en el ámbito de su competencia.

¹⁸⁶ Ubicada en Periférico Sur 3469, Col. San Jerónimo Lídice, Alcaldía la Magdalena Contreras, Ciudad de México, C.P. 10200, con teléfonos de contacto 555 681 8125 y 8007152000, así como en la página <https://www.cndh.org.mx/>.

¹⁸⁷ Ubicado en Avenida Cuauhtémoc número 335 Norte, Colonia Centro, en la Ciudad de Monterrey, Nuevo León, código postal 64000, entre las Calles de Albino Espinosa y M. M. de Llano.

- Las personas integrantes de la Junta de Gobierno, cómo máximo Órgano de Gobierno del Instituto, integrado por:
 - El Dr. Samuel Alejandro García Sepúlveda, en su carácter de Titular del Poder Ejecutivo del Estado, en su calidad de presidente y, además, para los efectos señalados en los apartados 10.1.2. y 11.1.
 - Las personas titulares de las Secretarías General de Gobierno, de Finanzas y Tesorería, de Movilidad y Planeación Urbana y de Medio Ambiente;
 - La persona titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey;
 - Los tres presidentes municipales de municipios metropolitanos que hayan sido designados por la Comisión de Ordenamiento Metropolitano de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Monterrey o por la Comisión de la Zona Conurbada de Monterrey;
 - El presidente municipal del municipio no metropolitano que haya sido designado por la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano.
 - Un diputado o diputada local que designe el congreso del Estado;
 - Un representante del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial;
 - Una persona representante del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León;
 - Una persona representante del Consejo Cívico de las Instituciones; de la Cámara Nacional de Comercio en Nuevo León; de la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda; y de la Cámara de la Industria de la Transformación en Nuevo León;

- Los cuatro representantes de los prestadores del servicio de vehículos de alquiler nombrados por las siguientes organizaciones: la Asociación Neolonesa del Autotransporte Ecológico (ANAE); la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC); la Confederación de Trabajadores de México (CTM); y, el Sindicato de Trabajadores del Transporte en general, industria, construcción, similares y conexos;
- Los dos representantes de Colectivos y Organizaciones No Gubernamentales, que haya designado el Congreso del Estado; y
- Un representante de colegios y asociaciones de arquitectos e ingenieros de Nuevo León, que haya designado el Congreso del Estado.
- El Comisario;
- Las personas integrantes del Comité de Vigilancia y del Comité Técnico; y,
- La persona titular del Centro de Gestión de Movilidad.
- Las personas integrantes del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial.
- Las personas integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad y Accesibilidad.¹⁸⁸
- Las personas titulares de las Secretarías de Movilidad y Planeación Urbana; de las Mujeres; de Medio Ambiente; de Igualdad e Inclusión; y, de Educación; así como a la persona titular del Instituto de las Mujeres.

¹⁸⁸ Previsto en el artículo 48 y siguientes de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

Lo anterior, con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, la Ley de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Nuevo León y su Reglamento Interno.

**Dra. Olga Susana Méndez Arellano
Presidenta de la Comisión Estatal de
Derechos Humanos del Estado de Nuevo León**

M'RLPV/L'JAGL/L'RMM

