

Nuestra postura sobre el "Reglamento General (en construcción)" de Metrorrey

Análisis, observaciones y propuestas de Pueblo Biciclero Movilidad y Sostenibilidad A.C.
Monterrey, Nuevo León, a 25 de mayo de 2026

Presentación

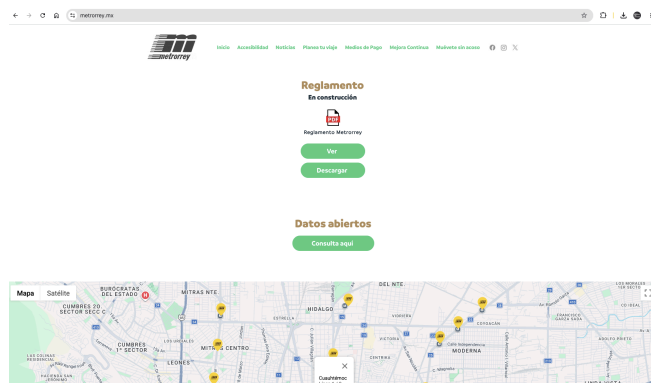
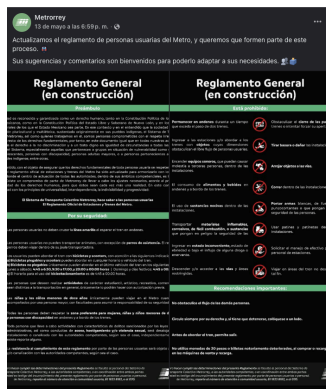
En 2010, Pueblo Biciclero gestionó directamente ante la dirección del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey la posibilidad de que las personas ciclistas pudieran subir sus bicicletas al metro. El resultado fue el primer reglamento que reconoció ese derecho, publicado en noviembre de 2010¹². Desde entonces, hemos acompañado la evolución de esa política y mantenido la intermodalidad bici-metro como parte central de nuestra agenda.

En mayo de 2026, Metrorrey publicó en sus redes sociales un Reglamento General (en construcción) abierto a consulta. Este documento presenta nuestra postura como organización: reconoce los avances del nuevo reglamento, señala las observaciones que consideramos más relevantes y hace propuestas concretas de cambio. Lo hacemos desde nuestra experiencia en movilidad activa, desde el marco de los derechos humanos y desde la convicción de que una buena política pública se construye con participación ciudadana genuina.

1. Contexto: qué propone el nuevo reglamento y cómo nos enteramos

El nuevo reglamento fue publicado el 13 de mayo de 2026 en las cuentas de Facebook e Instagram de Metrorrey³ con el mensaje: *"Actualizamos el reglamento de personas usuarias del Metro, y queremos que formen parte de este proceso. Sus sugerencias y comentarios son bienvenidos para poderlo adaptar a sus necesidades."* El sitio web oficial metrorrey.mx contiene una sección titulada "Reglamento Metrorrey" con botones "Ver", "Descargar" y "Consulta aquí" visibles, pero todos deshabilitados al momento de redactar este documento.

Llegó a nosotros a través de una persona usuaria que, además de compartirlo, alertó que Metrorrey estaba eliminando comentarios ciudadanos que cuestionaban cambios específicos al horario de bicicletas. No hay fecha de inicio ni de cierre publicadas para la consulta.



2. Lo que reconocemos y valoramos

El nuevo reglamento tiene avances reales que merecen reconocimiento.

Las **bicicletas plegables y los scooters** pueden abordar el metro en cualquier horario y en cualquier vagón. Este es un cambio sustancial que amplía el acceso y actualiza el reglamento a las formas actuales de movilidad personal.

Se incorpora una **franja horaria matutina de 4:45 a 6:30 horas** para bicicletas no plegables en días hábiles, que no existía en el reglamento anterior.

El **preámbulo del reglamento** reconoce explícitamente la movilidad como derecho humano e incorpora los principios de universalidad, progresividad, indivisibilidad e interdependencia.

Se prohíben de forma explícita el **acoso, el hostigamiento y la violencia sexual** como causales de desalojo, y se menciona el **biciestacionamiento** como servicio del sistema.

3. Observación central: el retroceso del sábado

Esta es la modificación de mayor impacto para las personas usuarias con bicicleta. El reglamento anterior⁴ establecía:

*Lunes a viernes: 9:30 a 12:30 y 21:00 a 23:45 horas.
Sábados, domingos y días festivos: durante todo el día.*

El nuevo reglamento³ propone:

*Lunes a sábado: 4:45 a 6:30, 9:30 a 17:00 y 20:00 a 00:00 horas.
Domingo y días festivos: 4:45 a 00:00 horas.*

El cambio concreto es que el sábado dejó de ser día libre y pasó a tener el mismo esquema de franjas horarias que los días hábiles. El domingo sí conserva acceso amplio.

Este cambio afecta directamente a quienes usan la bicicleta en sábado para fines distintos al trabajo, que es precisamente el tipo de desplazamiento que el acceso libre en ese día garantizaba.

Según la Encuesta Así Vamos 2025 de Cómo Vamos Nuevo León, el 11.9% de las personas en el estado usa la bicicleta para al menos un viaje a la semana, y entre quienes no la usan, el 6.7% señala las pocas o nulas facilidades para combinar bicicleta con el transporte público como razón para no hacerlo.⁵

La restricción del sábado va en sentido contrario al principio de progresividad establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial: "*garantizar 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*" (Art. 4, Fr. XIII).⁶ La misma definición aparece en la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial del Estado de Nuevo León (Art. 6, Fr. XVII).⁷ Una modificación que reduce el acceso ya

reconocido contraviene ese principio. La misma LGMSV establece como objetivo legal explícito "priorizar la movilidad no motorizada y la intermodalidad" (Art. 1, Fr. VIII).⁶

Propuesta: Restituir el acceso irrestricto para bicicletas no plegables los días sábado, equipándolo al del domingo y días festivos.

4. Observación central: el reglamento omite los derechos de personas con discapacidad

Un reglamento que reconoce la movilidad como derecho humano en su preámbulo no puede silenciar los derechos de las personas con discapacidad en su cuerpo normativo. Sin embargo, eso es lo que ocurre en el documento en consulta.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece como principio rector el diseño universal (Art. 4, Fr. IV)⁶ y coloca a las personas con discapacidad en la primera prioridad de la jerarquía de movilidad (Art. 6, Fr. I).⁶ La Ley de Movilidad Sostenible de Nuevo León reconoce además la igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad como principio del derecho estatal (Art. 4, Fr. VII).⁷ El reglamento en consulta no menciona ninguno de estos principios en su cuerpo normativo ni establece obligación alguna del sistema hacia las personas con discapacidad más allá de incluirlas en la zona preferente.

La distinción es importante: la accesibilidad física de las instalaciones (rampas, elevadores, señalización táctil) es una obligación que el sistema ya tiene por mandato de normas técnicas independientes de este reglamento. Lo que este reglamento debe establecer es lo que le corresponde específicamente como instrumento de derechos de personas usuarias:

- El derecho de las personas con discapacidad a recibir asistencia del personal del sistema para el uso del servicio.
- Las obligaciones del personal ante una persona usuaria con discapacidad que requiera apoyo.
- Los mecanismos para reportar situaciones en que no se garantice la accesibilidad al servicio.
- La referencia explícita a los estándares técnicos que rigen la accesibilidad física de las instalaciones, como la Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006,¹³ para que las personas usuarias sepan que esa obligación existe y dónde encontrarla.

La Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006 aplica a todos los espacios construidos de servicio al público en el territorio nacional (Art. 2.1.1)¹³ y define la accesibilidad como la "*Combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo.*" (Art. 4.1).¹³ El reglamento en consulta debería al menos reconocer esa norma como referente obligatorio del sistema.

Propuesta: Incorporar en el reglamento un artículo que establezca los derechos de las personas con discapacidad como usuarias del servicio, las obligaciones del personal para garantizar su asistencia, los mecanismos de reporte ante incumplimiento, y la referencia explícita a la NMX-R-050-SCFI-2006 como estándar técnico de accesibilidad aplicable a las instalaciones del sistema.

Nota adicional: Metrorrey cuenta con proyectos de accesibilidad física en ejecución, entre ellos la construcción de elevadores en estaciones de la Línea 1, documentados en su Programa de Obra Pública 2025.¹⁴ Sin embargo, esta información no está disponible en un formato accesible para las personas usuarias ni se comunica como parte de una política de accesibilidad progresiva del sistema. El reglamento es una oportunidad para comprometerse a publicar, en un documento complementario, el estado de avance y los plazos de las acciones de accesibilidad que el sistema ya está implementando.

5. Observación complementaria: vacíos operativos en la política de bicicletas

Al integrar el reglamento de bicicletas en el nuevo reglamento general, se perdieron disposiciones operativas que el reglamento anterior⁴ contenía y que son necesarias para el funcionamiento cotidiano del servicio:

- No existe un límite de bicicletas por vagón (el anterior establecía máximo 2 por vagón).
- No hay protocolo de acceso a estaciones con bicicleta (antes: puerta de cortesía, solicitar apertura al personal).
- No se instruye sobre circulación dentro de las instalaciones ni prohibición de pedalear.
- No se regula el uso de escaleras eléctricas y fijas con bicicleta.
- No se establece el régimen de responsabilidad de custodia.
- El nuevo reglamento menciona 'el biciestacionamiento' en singular y únicamente especifica su horario de operación (4:45 a 00:00 horas), sin indicar en qué estación o estaciones se encuentra disponible el servicio, ni sus condiciones de uso o capacidad. El uso del artículo definido en singular genera ambigüedad: no queda claro si el sistema cuenta con un único biciestacionamiento o con varios, ni cuáles están activos. Un reglamento general debería dar cuenta de toda la infraestructura disponible o remitir a un listado actualizado

Propuesta: Publicar un reglamento específico para bicicletas actualizado, o un anexo técnico al reglamento general, que cubra los aspectos operativos señalados e incluya información clara sobre la infraestructura de biciestacionamiento disponible en el sistema: estaciones, horarios, capacidad y condiciones de uso.

6. Observaciones a la redacción, los criterios de aplicación y la estructura del reglamento

Un reglamento que reconoce derechos en su preámbulo tiene la obligación de expresarse con claridad cuando define conductas, establece prohibiciones y fija sus consecuencias. El análisis del texto en consulta identifica cuatro áreas de preocupación.

Disposiciones con criterios indefinidos y riesgo de aplicación discrecional

Varias prohibiciones utilizan términos que no están definidos en ninguna parte del documento. Una norma con términos indefinidos deja la determinación de su alcance al criterio exclusivo del personal en turno, lo que puede derivar en aplicaciones desiguales o arbitrarias.

- La prohibición de *"permanecer en andenes durante un tiempo que exceda el paso de dos trenes"* no especifica quién mide ese tiempo ni bajo qué criterio, ni prevé excepciones para escenarios cotidianos y legítimos: esperar a un acompañante, necesitar más tiempo por una discapacidad, o enfrentar una contingencia personal.
- La prohibición de *"ingresar en estado inconveniente"* no está definida en ningún glosario normativo aplicable. Si la autoridad quiere regular situaciones adicionales a la ebriedad y el consumo de drogas, que ya se mencionan explícitamente, deben nombrarse con precisión.
- La prohibición de ingresar con *"objetos cuyas dimensiones obstaculicen el libre flujo"* no establece medidas ni remite a ninguna norma técnica. La persona usuaria no tiene forma de anticipar si sus objetos cumplen o no la condición.
- La disposición que señala que *"la resistencia al cumplimiento del reglamento"* es causal de desalojo es circular: puede aplicarse contra cualquier persona que cuestione la interpretación de cualquier otra disposición.

La ausencia de un artículo de definiciones

El reglamento no cuenta con un artículo de definiciones. Términos como "estado inconveniente", "zona preferente", "persona mayor" y "sustancias nocivas" quedan sin definición. Un glosario básico resolvería varios de los problemas señalados y facilitaría tanto la comprensión de las personas usuarias como la aplicación consistente del personal.

Lo que le falta al reglamento como instrumento: los derechos de las personas usuarias

El reglamento actual es casi exclusivamente un documento de obligaciones y prohibiciones. No existe un artículo que enumere los derechos de las personas usuarias. Ese desequilibrio es incompatible con el preámbulo que el propio reglamento proclama.

La LGMSV⁶ y la Ley de Movilidad de Nuevo León⁷ reconocen derechos de las personas usuarias del transporte público. Un reglamento coherente con ese marco debería incluir al menos los derechos a: recibir información clara sobre las normas del servicio, ser tratado sin discriminación, acceder a un mecanismo de queja ante incumplimientos del sistema, y recibir asistencia cuando se requiera.

Tampoco existe un mecanismo de queja formal más allá del número telefónico al pie del documento, ni sanciones graduadas: la única consecuencia prevista es el desalojo y/o la canalización con autoridades, sin distinción de gravedad entre conductas muy distintas entre sí.

Propuesta: Incorporar un artículo de derechos de las personas usuarias, un artículo de definiciones, un procedimiento de queja accesible y un esquema de sanciones graduadas conforme a la gravedad de la conducta.

7. Perspectiva de género: zona preferente, coherencia institucional y protocolo de atención

El nuevo reglamento prohíbe explícitamente el acoso, hostigamiento y violencia sexual como causales de desalojo. Sin embargo, la disposición no remite al instrumento institucional que ya existe para atender esas situaciones.

El STC Metrorrey cuenta con el Manual Interno para la Prevención y Atención del Acoso, Hostigamiento y Violencia Sexual (versión 2024)⁸, elaborado en coordinación con la Secretaría de las Mujeres, el Instituto Estatal de las Mujeres, la Secretaría de Participación Ciudadana y la

Secretaría de Seguridad, y autorizado por el propio Director General del sistema. El instrumento incluye un protocolo de atención, lineamientos de prevención y una guía de monitoreo.

En paralelo, el programa Muévete Sin Acoso opera con zona preferente, personal capacitado, Centros de Orientación y Denuncia (CODEs) en estaciones, micrositio informativo (muevetesinacoso.nl.gob.mx) y canal de reporte al 070 y 911.

El problema que señalamos no es la ausencia de un protocolo, sino su invisibilidad dentro del nuevo reglamento: quien solo lea el documento en consulta no tiene manera de saber que ese protocolo y ese programa existen.

Hay además una tensión entre el lenguaje del nuevo reglamento y el del programa institucional. El reglamento habla de *"zona preferente"*, que implica prioridad sin exclusividad. El micrositio de Muévete Sin Acoso describe ese mismo espacio como *"un espacio seguro y exclusivo para TODAS las mujeres, niñas y niños menores de 12 años"*⁶. En la sección de preguntas frecuentes del mismo micrositio, la definición cambia y agrega: *"es un espacio exclusivo para mujeres, niñas, niños menores de 12 años y personas con discapacidad"*⁶. El reglamento, la definición principal del micrositio y la respuesta del FAQ usan tres descripciones distintas para el mismo espacio. Esa inconsistencia genera ambigüedad operativa.

La Encuesta Así Vamos 2025 registra que el 21.4% de las mujeres usuarias del transporte público en Nuevo León reportó haber sido víctima de al menos una situación de acoso, siendo las miradas morbosas la conducta más frecuente (17.2%).⁵ Ese contexto hace indispensable que el reglamento, el manual y el programa Muévete Sin Acoso operen con coherencia y lenguaje unificado.

Propuesta: El nuevo reglamento debe hacer referencia explícita al Manual Interno y al programa Muévete Sin Acoso, incluir el micrositio (muevetesinacoso.nl.gob.mx) y los canales de reporte (070 y 911) en su texto, y resolver la inconsistencia entre "preferente" y "exclusivo" para que el personal y las personas usuarias tengan claridad sobre las reglas del espacio.

8. El proceso de consulta: observaciones y estándares mínimos

Una consulta pública no es solo publicar un documento en redes sociales. Los estándares mínimos de un proceso participativo genuino incluyen plazos publicados, canales accesibles, garantía de que las voces no serán silenciadas y devolución de resultados. Ninguno de estos elementos está presente en la consulta actual.

No hay fecha de inicio ni de cierre publicadas. No hay canal formal en el sitio web oficial metrorrey.mx para enviar observaciones. Y se han recibido reportes de que comentarios ciudadanos que cuestionaban cambios al reglamento fueron eliminados de las publicaciones institucionales de Instagram.

Estos estándares están documentados en el Manual sobre Participación Pública para Proyectos de Movilidad de Pueblo Biciclero¹⁰, desarrollado en el marco del Plan de Acción Local de Gobierno Abierto 2022-2024 de la Coalición Nuevo León Abierto; y en el Manual de Diseño de Estrategias Participativas de la Secretaría de Participación Ciudadana de Nuevo León¹¹, cuyas aportaciones metodológicas contaron con la revisión técnica del ILPES-CEPAL. Ambos son coherentes con los principios de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León.¹²

Propuesta: Publicar fechas de inicio y cierre de la consulta; habilitar un canal formal en metrorrey.mx para recibir observaciones; garantizar que los comentarios ciudadanos no serán

eliminados; y comunicar cómo las aportaciones recibidas serán consideradas en la versión definitiva del reglamento.

9. Síntesis de peticiones

Las seis peticiones concretas de Pueblo Biciclero Movilidad y Sostenibilidad A.C. al STC Metrorrey son:

1. **Restituir el acceso irrestricto para bicicletas no plegables los días sábado,** equiparándolo al del domingo y días festivos.
2. **Incorporar un artículo sobre derechos de personas con discapacidad como usuarias del servicio,** con obligaciones del personal, mecanismo de reporte y referencia expresa a la NMX-R-050-SCFI-2006 como estándar técnico aplicable.
3. **Publicar un reglamento específico o anexo técnico para el transporte de bicicletas** que cubra los vacíos operativos identificados.
4. **Precisar los términos indefinidos, incorporar un artículo de definiciones, un artículo de derechos de las personas usuarias y sanciones graduadas.**
5. **Vincular el reglamento al Manual Interno y al programa Muévete Sin Acoso,** incluyendo el micrositio y los canales de reporte, y resolver la inconsistencia entre "preferente" y "exclusivo".
6. **Fortalecer el proceso de consulta:** publicar fechas, habilitar canal formal, garantizar no borrado de comentarios y comprometerse a la devolución de resultados.

Referencias

1. Pueblo Biciclero. "Subiendo la bici al metro". 31 enero 2011. <https://pueblobiciclero.org/subiendo-la-bici-al-metro/>
2. Castañeda, Jessica. "Suben al Metro con su bicicleta". El Norte, 6 febrero 2011. <https://pueblobiciclero.org/suben-al-metro-con-su-bicicleta-el-norte/>
3. STC Metrorrey. Publicación de consulta del Reglamento General (en construcción). 13 mayo 2026. Facebook: <https://www.facebook.com/share/p/14g4MU4Hoyj/>
4. STC Metrorrey. Reglamento Interno para el Transporte de Bicicletas (versión anterior). <https://pueblobiciclero.org/reglamento-bici-metro/>
5. Cómo Vamos Nuevo León. Encuesta Así Vamos 2025. Levantamiento sep.-nov. 2025. Publicada 31 marzo 2026. pp. 50, 71, 76. <https://comovamosnl.org/wp-content/uploads/2026/02/EncuestaCVNL-2025-31-marzo.pdf>
6. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. DOF 17 mayo 2022. Última reforma 29 diciembre 2023. Arts. 1° Fr. VIII, 3°, 4° Frs. IV y XIII, 6° Fr. I. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/LGMSV.doc>
7. Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León. P.O. 8 enero 2020. Última reforma 14 noviembre 2025. Arts. 4° Fr. VII y 6° Fr. XVII. https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/
8. STC Metrorrey. Manual Interno para la Prevención y Atención del Acoso, Hostigamiento y Violencia Sexual. Versión 2024. https://www.metrorrey.mx/files/ugd/f8686c_a5b38f559d69439595c3d85fe0b7f94b.pdf
9. Programa Muévete Sin Acoso. Gobierno del Estado de Nuevo León / STC Metrorrey. <https://muevetesinacoso.nl.gob.mx/>
10. Pueblo Biciclero M. y S. A.C. Manual sobre Participación Pública para Proyectos de Movilidad. 2026. <https://pueblobiciclero.org/manual-participacion-movilidad/>
11. Secretaría de Participación Ciudadana del Gobierno del Estado de Nuevo León. Estrategias Participativas: Manual de Diseño. Primera edición, septiembre 2024.

https://participacionciudadana.nl.gob.mx/wp-content/uploads/documentos/manualdedise%C3%B1o_estrategiasparticipativas.pdf

12. Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León. HCNL.

https://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_participacion_ciudadana_para_el_estado_de_nuevo_leon/

13. Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006, Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público. DOF 9 enero 2007.

<https://libreacceso.org/wp-content/uploads/2021/01/3.-NMX-2006.pdf>

14. STC Metrorrey. Programa de Proyectos de Inversión en Obra Pública 2025. Publicado en metrorrey.mx, sección Mejora Continua. https://www.metrorrey.mx/_files/ugd/f8686c_10870fbbebce40008c8c54506b35c921.pdf