

SEN. LAURA ITZEL CASTILLO JUÁREZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE
SENADORES
LXVI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

El suscrito, Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo, Senador de la República del Congreso General de la Unión en la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 78, fracción III , de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58, fracción 1, y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta Asamblea, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Y DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A CREAR UN FONDO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO ESTATAL Y MUNICIPAL, DESTINADO A LA MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y EFICIENCIA SOSTENIBLE DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO EN EL PAÍS, al tenor de la siguientes:

CONSIDERACIONES

La movilidad es uno de los principales retos urbanos de México y se ha convertido en un factor determinante para la calidad de vida de millones de personas. El crecimiento desordenado de las ciudades, la dependencia excesiva del automóvil particular y la falta de inversión sostenida en transporte colectivo han generado un escenario en el que los traslados son cada vez más largos, costosos e inseguros.

Esta situación limita las oportunidades de desarrollo de la ciudadanía, y que también impacta negativamente en la productividad económica y en el cumplimiento de los compromisos ambientales del país. En este contexto, la situación actual del transporte público refleja de manera clara la magnitud de la crisis y la urgencia de plantear soluciones estructurales.

La crisis de movilidad urbana en México se expresa en tiempos de traslado crecientes, congestión estructural, contaminación persistente y un transporte público que, aun movilizand o a cientos de millones de viajes mensuales, opera con rezagos de flota, tecnología y financiamiento.

En junio de 2025, los sistemas urbanos estructurados transportaron 239.7 millones de pasajeras y pasajeros a nivel nacional, con la Zona Metropolitana del Valle de México concentrando 175.1 millones en ese mismo mes, es decir, la demanda crece más rápido que la capacidad institucional para modernizar y mantener la infraestructura y los equipos que la sostienen.

Esta demanda se desplaza cada día por ciudades que figuran entre las más congestionadas del mundo. En 2024, la Ciudad de México ocupó el primer lugar global en nivel de congestión promedio y el 17 en tiempo de viaje, con una velocidad media que obliga a casi 32 minutos para recorrer 10 kilómetros y con 152 horas adicionales perdidas en hora pico al año por automovilista. Estos costos de tiempo son, en última instancia, costos económicos y sociales que impactan la productividad y la calidad de vida.

El peso del transporte en el gasto de los hogares confirma la urgencia de una política pública que mejore calidad, frecuencia y cobertura del transporte colectivo. En 2024, “Transporte y comunicaciones” representó 19.5% del gasto corriente monetario de los hogares, el segundo rubro más importante después de alimentos. Esto nos indica que mantener sistemas ineficientes y contaminantes encarece la movilidad cotidiana y profundiza desigualdades territoriales, pues los hogares de menores ingresos destinan una mayor proporción de su tiempo a traslados largos y costosos.

Desde la perspectiva ambiental y de salud pública, el transporte sigue siendo uno de los mayores emisores de gases de efecto invernadero del país. Para 2021, el sector aportó 141.5 MtCO₂e, aproximadamente 20% de las emisiones nacionales, y más del 90% de las emisiones de CO₂ del transporte provienen de vehículos en circulación. La evidencia muestra, además, que los vehículos ligeros concentran cerca de 65% del CO₂ del transporte carretero, lo que refuerza el valor de soluciones colectivas de alta capacidad que sustituyen viajes en auto.

El costo humano de un modelo de movilidad centrado en el vehículo privado también es elevado. En 2023 fallecieron 16,772 personas por siniestros viales en el país. Cada día mueren, en promedio, entre 40 y 44 personas por hechos de tránsito.

Las redes de autobuses urbanos y BRT son el caballo de batalla de la movilidad en nuestras metrópolis, pero buena parte de la flota opera rebasando su vida útil o con estándares ambientales obsoletos. A nivel nacional, la vida útil promedio de la flota con placas federales rondó 19.3 años al cierre de 2023, y la autoridad sectorial estima que 41% de los vehículos pesados requiere renovación. En entornos metropolitanos, los sistemas BRT y troncales muestran que la electrificación parcial ya es viable (por ejemplo, la Línea 3 del Metrobús opera 100% eléctrica y la Línea 4 supera 50%), pero su escalamiento exige financiamiento estable, reglas claras y profesionalización operativa.

Por todo lo anteriormente expuesto, es que creemos que la creación de un Fondo para el Transporte Público Estatal y Municipal con enfoque en tecnologías limpias, eficiencia operativa y profesionalización de operadores es una necesidad de política pública, que orienta recursos a proyectos con alta rentabilidad social, como la renovación de flota, electrificación, carriles prioritarios, estaciones accesibles, sistemas de prepago y datos en tiempo real, y alinea los incentivos de gobiernos y concesionarios con metas de

servicio verificables y convierte cada peso invertido en minutos ahorrados, emisiones evitadas y vidas salvadas.

En un contexto de demanda creciente, congestionamiento crónico y metas climáticas exigentes, invertir de manera contra cíclica y estratégica en transporte público es, además, una política de competitividad urbana y de bienestar colectivo.

La creación de este fondo es una medida de justicia social. El 60% de los viajes diarios en las zonas metropolitanas del país se realizan en transporte colectivo, pero este segmento de la población enfrenta la peor calidad de servicio, con unidades saturadas, tiempos de espera largos, falta de accesibilidad para personas mayores o con discapacidad, inseguridad en trayectos y ausencia de infraestructura peatonal adecuada. La consecuencia es que quienes menos tienen, pagan más en tiempo, en incomodidad y en riesgos asociados a su movilidad diaria.

El impacto económico de mejorar el transporte público es significativo. Estudios del Banco Mundial y de la OCDE han documentado que una red eficiente de transporte masivo puede incrementar entre 5% y 10% la productividad urbana al reducir tiempos de traslado y mejorar la conectividad entre viviendas y centros de empleo. En México, donde el tiempo promedio de traslado diario en la Ciudad de México supera los 90 minutos y en Monterrey y Guadalajara ronda los 70, las pérdidas de productividad por congestión equivalen a entre 1.5% y 3% del PIB nacional cada año.

La dimensión climática es igualmente relevante. México se ha comprometido internacionalmente a reducir 35% de sus emisiones de gases de efecto invernadero al 2030, pero el sector transporte sigue siendo el de más rápido crecimiento en emisiones, impulsado principalmente por el parque vehicular privado.

Al priorizar sistemas eléctricos o híbridos en transporte público, así como infraestructura de carriles preferentes que aumente la velocidad y eficiencia de los recorridos, el fondo se convierte en una herramienta clave para alcanzar estas metas. Experiencias internacionales lo confirman, Santiago de Chile, con su sistema RED, ha incorporado más de 2,000 autobuses eléctricos en cinco años, logrando reducciones sustantivas en emisiones urbanas. Bogotá, con su TransMilenio, ha combinado BRT de alta capacidad con progresiva electrificación de flotas. Por otro lado, ciudades europeas como Ámsterdam y París han vinculado los fondos nacionales de movilidad a objetivos ambientales, logrando que el transporte público sea la opción preferente para la mayoría de la población.

La puesta en marcha de un fondo federal para el transporte público estatal y municipal es también una decisión estratégica para fortalecer la gobernanza metropolitana y la coordinación intergubernamental. Hasta ahora, la movilidad urbana ha dependido de esfuerzos fragmentados de gobiernos estatales, municipales y concesionarios privados, lo que genera sistemas desiguales y poco integrados.

Con este fondo, se podrían establecer criterios comunes de eficiencia, seguridad y sustentabilidad, al tiempo que se alinean recursos de los tres órdenes de gobierno hacia proyectos con mayor impacto social y económico. Además, un instrumento de este tipo enviaría una señal clara a inversionistas y desarrolladores urbanos sobre la prioridad del Estado mexicano de modernizar su infraestructura de transporte con visión de largo plazo.

La creación de un fondo para el transporte público estatal y municipal es una respuesta urgente a los desafíos actuales de movilidad, equidad social, seguridad vial y sostenibilidad ambiental que enfrenta México. Este instrumento permitirá reducir la desigualdad entre quienes dependen del transporte colectivo y quienes pueden costear alternativas privadas, generará ahorros en tiempo y en recursos para millones de familias, y

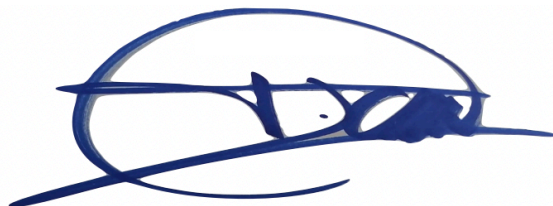
contribuirá al cumplimiento de las metas nacionales en materia de desarrollo urbano, competitividad y cambio climático.

Por lo anteriormente expuesto, someto ante la recta consideración de esta Soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- Se exhorta respetuosamente al titular del Poder Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a crear un Fondo Nacional para el Transporte Público Estatal y Municipal, destinado a la modernización, mantenimiento y eficiencia sostenible de los sistemas de transporte urbano, que incluya la renovación de flotas con tecnologías limpias, la construcción y conservación de carriles prioritarios y estaciones de abordaje, la implementación de sistemas inteligentes de gestión y cobro, así como la formación continua de los operadores, con el fin de garantizar condiciones más dignas, mayor conectividad, reducción de tiempos de traslado, tarifas accesibles y menores niveles de contaminación en beneficio de la ciudadanía.

ATENTAMENTE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Juan Antonio Martín del Campo', is written over a horizontal line.

Sen. Juan Antonio Martín del Campo

Dado en el Salón de Sesiones del Pleno del Senado de la República, el
día 23 del mes de septiembre del año 2025

Referencias:

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2025). Estadística de pasajeros en sistemas de transporte urbano masivo, junio 2025. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/transporte/>
- TomTom. (2024). Traffic Index 2024: Mexico City. TomTom International. <https://www.tomtom.com/traffic-index/mexico-city-traffic/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2024. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/>
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC). (2023). Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2021. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/inecc>
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). (2023). Informe anual de siniestralidad vial en México. Secretaría de Salud. <https://www.gob.mx/salud>
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). (2024). Parque vehicular y antigüedad promedio de flota de transporte federal. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sict>
- Metrobús CDMX. (2024). Informe operativo y ambiental del Metrobús 2023-2024. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.metrobus.cdmx.gob.mx>
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2022). The BRT Standard 2022. ITDP. <https://www.itdp.org/brt-standard/>
- Banco Mundial. (2023). Transforming Transportation Systems: Productivity and Sustainability Impacts. World Bank. <https://www.worldbank.org>