

PROPOSICION CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SEMOVI DE LA CDMX A DEJAR SIN EFECTOS EL DECRETO POR MEDIO DEL CUAL SE AUMENTA LA TARIFA AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO EN LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO ATENDER EL DÉFICIT DE INVERSIÓN EN MOVILIDAD MEDIANTE RECURSOS PÚBLICOS, Y A LA REACTIVACIÓN DEL FONDO METROPOLITANO, A CARGO DE LA DIPUTADA LAURA IRAIS BALLESTEROS MANCILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La diputada Laura Iraís Ballesteros Mancilla, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 2, fracciones I y II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

Contexto del aumento de precios al transporte público en México

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) constituye la región urbana más grande del país y la que aporta el mayor porcentaje al producto interno bruto nacional,¹ con aproximadamente 26 por ciento, de acuerdo con estimaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). Debido a su magnitud, en esta zona se generan más de 34 millones de viajes diarios, de los cuales alrededor de 45 por ciento se realizan en transporte público colectivo.²

Por esta razón, el sistema metropolitano de transporte no puede analizarse como una suma de modos aislados, sino como una red interdependiente que garantiza el derecho constitucional a la movilidad de millones de personas. Sin embargo, esta garantía tiene un alto costo para los usuarios: las familias de la ZMVM destinan hasta 24 por ciento de su ingreso mensual al transporte público, según el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), superando ampliamente los estándares internacionales de accesibilidad económica.

En este contexto, por medio del decreto número 1728 Bis, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, se publicó el aumento de la tarifa al transporte público conexas en la Ciudad de México³ el reciente aumento de 1.50 pesos en la tarifa, bajo el argumento de cubrir el déficit operativo y los costos de mantenimiento, afectando directamente a la población más vulnerable. Esto impacta de manera diferenciada a mujeres trabajadoras, estudiantes y personas cuidadoras, quienes realizan la mayoría de los traslados no remunerados y productivos dentro de la ciudad. Dado que la ZMVM concentra más de 20 por ciento de los viajes urbanos de todo el país,⁴ cualquier modificación tarifaria tiene efectos económicos que repercute al ingreso familiar y perpetúan las desigualdades económicas entre las personas que se movilizan en automóvil y en transporte público.

Además, la dimensión de equidad de género y del cuidado es crítica: las mujeres, estudiantes y personas dedicadas a labores de cuidado realizan la mayoría de los traslados

múltiples y encadenados, y en muchas ocasiones, carecen de alternativas modales viables; por lo tanto, cualquier incremento en la tarifa social implica una penalización directa al trabajo de cuidado no remunerado y restringe la participación laboral femenina.

El Metro, por ejemplo, moviliza a más de 4.5 millones de personas cada día, mientras que el Metrobús, Trolebús, RTP, Cablebús, Mexibús y Mexicable completan una red integrada que articula los traslados de trabajadores, estudiantes, personas cuidadoras y usuarias de servicios públicos. La gran mayoría de los viajes en transporte público – 67.8 por ciento según el IMCO⁵ se realiza en microbuses, vagonetas y combis, modos caracterizados por alta dependencia económica (pago directo por tarifa) y baja calidad de servicio. Este tipo de transporte concentra los tiempos de traslado más altos (en promedio, más de 70 minutos por trayecto) y los ingresos más bajos entre la población usuaria, por lo que los aumentos tarifarios impactan de forma regresiva.

La corresponsabilidad fiscal es un pilar fundamental en la gestión de la movilidad urbana, estableciendo que el Estado, al ser el ente que define, regula las tarifas y administra sistemas de transporte masivo que moviliza a millones de personas cada día, debe asumir la responsabilidad financiera de cubrir la diferencia entre la tarifa técnica (que en sistemas modernos de alta capacidad puede superar los 15 o 20 pesos por viaje) –el costo real de operación, mantenimiento e inversión– y la tarifa social ofrecida al público.

Entender este diferencial como un subsidio progresivo es esencial: no se trata de un gasto, sino de una inversión pública estratégica. En este contexto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), a través de su Jurisprudencia 2a./J. 71/2023 (11a.),⁶ ha sido enfática al señalar que la denegación de acceso o las omisiones que impactan las condiciones de movilidad no sólo vulneran este derecho, sino que pueden constituir un acto de discriminación que debe analizarse bajo la óptica de la igualdad sustantiva.

Esta inversión repercute directamente en la productividad regional, facilita la equidad territorial al conectar zonas periféricas con centros de empleo, y contribuye a la reducción de emisiones de carbono al fomentar el uso de transporte colectivo por encima del vehículo particular. Dicho fomento genera importantes externalidades positivas, ya que un transporte público accesible y eficiente reduce significativamente la congestión vehicular en las principales arterias, disminuye la contaminación atmosférica y el gasto energético global de la ciudad, ofreciendo beneficios directos en la salud pública y aliviando la economía familiar al reducir los costos de traslado.

Finalmente, desde una perspectiva de rendimiento económico regional, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es el principal motor económico del país, aportando consistentemente más de 25 por ciento del producto interno bruto (PIB) nacional, un valor agregado que es suficiente para justificar inversiones públicas sostenidas y robustas en infraestructura y operación de la movilidad, asegurando así que el costo operativo no sea indebidamente trasladado a los usuarios, sino que sea asumido como un elemento estructural del bienestar y la competitividad económica de la región.

Contexto de reactivación del Fondo Metropolitano

El desarrollo y la calidad de vida en México están intrínsecamente ligados a la situación de sus zonas metropolitanas, que concentran la mayor parte de la población y generan más de 70 por ciento del PIB nacional. Particularmente,⁷ la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es el polo económico y demográfico más grande del país y de América Latina.

La existencia de estas conurbaciones crea desafíos que trascienden los límites político-administrativos de los municipios y entidades, siendo la movilidad el problema de carácter metropolitano por excelencia. Millones de personas cruzan diariamente las fronteras entre la Ciudad de México y los municipios del Estado de México para trabajar, estudiar y acceder a servicios, dependiendo de una red integral de transporte que debe ser vista y financiada como un sistema único.

Históricamente, el Estado mexicano reconoció esta realidad con la creación del Fondo Metropolitano (FM). Este instrumento de política pública, establecido con recursos federales desde el ejercicio fiscal de 2006, fue el mecanismo principal para financiar planes, estudios y, sobre todo, obras de infraestructura y equipamiento que poseyeran un impacto regional comprobable, fomentando la gobernanza y la coordinación entre los distintos órdenes de gobierno.⁸ El FM representaba la certeza de que proyectos complejos, como expansiones de líneas de Metro, modernización de flotas vehiculares o construcción de corredores de transporte masivo, podrían contar con un flujo de recursos constante y con visión multianual.

La eliminación del Fondo Metropolitano del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) en años recientes ha generado un vacío crítico de financiamiento. Los sistemas de movilidad masiva de la ZMVM, incluidos el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Metrobús, enfrentan un severo rezago en mantenimiento y modernización. Estos grandes proyectos no pueden depender únicamente de los presupuestos locales anuales, que son insuficientes para cubrir las necesidades de una infraestructura que moviliza a millones.

La falta de un fondo dedicado compromete la seguridad, la eficiencia y la propia viabilidad operativa de estos sistemas. Urge reinstalar un mecanismo de financiamiento federal con las características de planeación a largo plazo que ofrecía el FM. Es una inversión de carácter social y económico fundamental para garantizar la competitividad de la capital y la calidad de vida de sus habitantes.

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a dejar sin efectos el decreto número 1728 Bis, publicado el 31 de octubre de 2025, a fin de revertir de manera inmediata el aumento de 1.50 pesos aplicado a la tarifa del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la Ciudad de México y con ello garantizar la accesibilidad económica y el derecho a la movilidad para la población de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), especialmente para los grupos más vulnerables como mujeres, estudiantes y personas cuidadoras, quienes ya destinan un porcentaje desproporcionado de su ingreso al transporte.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a implementar las medidas necesarias para la reactivación y asignación de recursos públicos suficientes al Fondo Metropolitano, a fin de destinar un flujo constante y multianual de financiamiento para la infraestructura, operación y mejora de la calidad del servicio de la red integral de movilidad de la Ciudad de México.

Notas

1 Ramírez Morales, R. (2020, 14 de septiembre). Cuatro zonas metropolitanas, las más grandes: Valle de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla-Tlaxcala (Documento de trabajo n.º 366). Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. Cuatro zonas metropolitanas, las más grandes Valle de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla-Tlaxcala

2 INEGI. (2021, 13 de agosto). Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP). Cifras durante junio de 2021 [Nota informativa]. ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

3 Gobierno de la Ciudad de México. (2025, 31 de octubre). Acuerdo por el que se da a conocer la actualización de la tarifa aplicable al Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la Ciudad de México (Gaceta Oficial No. 1728 Bis). ÍNDICE - PODEREJECUTIVO Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México

4 MXC. (2025, 1 noviembre). CDMX anuncia aumento de tarifas al transporte público, será un ajuste de \$1.50. MX C. CDMX anuncia aumento de tarifas al transporte público, será un ajuste de \$1.50

5 Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), La Ciudad de México en la mira: Propuestas para transformar la capital, Ciudad de México (2019)

6 Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2023, 17 de noviembre). Tesis de jurisprudencia 2a./J. 71/2023 (11ª época). Registro digital: 2027626. Semanario Judicial de la Federación

7 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Delimitación de las zonas metropolitanas de México, 2004,
https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825010048/702825010048.pdf

8 Rosiles, J. (2020). Fondo Metropolitano: distribución y aplicación en México. Revista Estudios de Políticas Públicas, 6(1), 108-132. <https://doi.org/10.5354/0719-6296.2020.57805>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de noviembre de 2025.

Diputada Laura Iraís Ballesteros Mancilla (rúbrica)