

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO, A LA FRACCIÓN III DEL ARTÍCULO 115 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

El suscrito, **Víctor Manuel Pérez Díaz**, Diputado Federal del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno de esta soberanía, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto, a la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La organización territorial, económica y social de México ha rebasado desde hace décadas los límites administrativos tradicionales del municipio. El crecimiento de las zonas metropolitanas, la expansión de los centros de población y la intensificación de los desplazamientos cotidianos por motivos de trabajo, educación, salud y cuidados han provocado que una parte relevante de la movilidad diaria ocurra entre municipios física y funcionalmente integrados, pero bajo esquemas institucionales todavía fragmentados.

La realidad urbana del país muestra que miles de personas habitan en un municipio, trabajan en otro, estudian en un tercero y utilizan infraestructura vial, estaciones, paraderos y centros de transferencia que pertenecen a más de una demarcación.

Esa movilidad cotidiana no es excepcional, sino estructural. Por ello, el transporte público urbano ya no puede entenderse únicamente desde una lógica centralizada de administración estatal desvinculada del territorio municipal ni, mucho menos, desde una visión que ignore la continuidad urbana entre municipios colindantes.

En México, el artículo 4o. constitucional reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Ese mandato no puede cumplirse de manera plena cuando el diseño institucional impide que los municipios, que son el orden de gobierno más cercano a la población y a la operación material de la movilidad urbana, puedan incidir de forma directa y suficiente en la organización del transporte público que discurre por su territorio y enlaza sus centros de población con los de municipios vecinos.

El artículo 115 de la Constitución reconoce al municipio libre como base de la división territorial y de la organización política y administrativa de los estados. Asimismo, establece que los municipios tienen a su cargo, entre otras funciones y servicios públicos, calles, parques y jardines y su equipamiento, así como seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito. También les permite coordinarse y asociarse entre sí para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan, e incluso celebrar convenios con los estados para el ejercicio coordinado de determinadas funciones o servicios.

Sin embargo, el transporte público urbano no aparece expresamente reconocido como función o servicio municipal y esta omisión no es menor porque en la práctica, ha permitido que la legislación local concentre de manera predominante en los poderes ejecutivos estatales la regulación, autorización, concesión, integración operativa y tarifaria del transporte público, aun cuando sus efectos recaen

directamente sobre el territorio municipal, sobre la infraestructura urbana y sobre el ejercicio cotidiano del derecho a la movilidad de la población local.

La movilidad urbana no es una realidad abstracta, se concreta en el espacio público municipal: calles, cruceros, banquetas, paraderos, terminales, áreas de transferencia, señalización, dispositivos de control, sentidos de circulación e infraestructura de accesibilidad.

La propia Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ya reconoce a los municipios atribuciones relevantes: formular programas municipales de movilidad y seguridad vial; participar con otros órdenes de gobierno y con otros municipios en convenios de coordinación metropolitana; celebrar convenios para acciones, obras e inversiones; facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades; desarrollar proyectos de movilidad; administrar recursos; implementar dispositivos de control del tránsito; establecer características de las vías; y autorizar áreas de transferencia para el transporte.

Es decir, el derecho vigente ya reconoce que los municipios planean, coordinan, ejecutan e intervienen en la movilidad urbana, lo que hoy falta es cerrar la ecuación constitucional para que también puedan ser, de manera expresa, titulares de la función de transporte público urbano y, por acuerdo intermunicipal, de las rutas urbanas que enlazan centros de población contiguos o integrados funcionalmente.

La movilidad urbana contemporánea no se detiene en las fronteras político-administrativas ya que los sistemas metropolitanos y conurbados exigen mecanismos de gobernanza que permitan diseñar rutas, definir frecuencias, integrar medios de pago, coordinar infraestructura y asegurar continuidad del servicio entre municipios que forman un mismo sistema de vida urbana. La Ley General de

Movilidad y Seguridad Vial reconoce expresamente los Convenios de Coordinación Metropolitanos y la participación municipal en su planeación, regulación e instrumentación.

Por ello, no basta con reconocer al municipio la facultad de regular transporte dentro de su territorio debido a que se requiere habilitarlo para que, previo acuerdo entre ayuntamientos y bajo bases de coordinación con el estado, pueda crear y operar rutas de transporte público urbano entre municipios, siempre que se trate de trayectos vinculados con centros de población, zonas conurbadas o áreas metropolitanas.

Ese diseño tiene varias ventajas:

Primero, fortalece el principio municipalista sin romper el pacto federal, pues se apoya en una figura que la propia Constitución ya prevé: la asociación y coordinación entre municipios.

Segundo, evita un vacío regulatorio, porque las rutas intermunicipales urbanas quedarían sujetas a leyes generales y estatales, así como a mecanismos de coordinación, interoperabilidad y planeación metropolitana.

Tercero, distingue correctamente entre transporte urbano intermunicipal y transporte interurbano, regional, rural o federal. La reforma no pretende municipalizar todo el transporte de pasajeros; pretende reconocer competencia municipal únicamente en el transporte público urbano, incluso cuando éste conecte municipios contiguos integrados a un mismo fenómeno urbano.

Si el Estado mexicano está obligado a garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, entonces el arreglo competencial debe permitir que el orden de gobierno más próximo a la realidad cotidiana de la población participe de forma efectiva en la gestión del transporte urbano.

La cercanía municipal favorece decisiones más ágiles y mejor informadas respecto de trayectos, paraderos, demanda local, integración con infraestructura urbana, necesidades de accesibilidad, seguridad vial y atención a grupos en situación de vulnerabilidad, además la coordinación intermunicipal permite superar la fragmentación del servicio en zonas metropolitanas y conurbadas, donde la discontinuidad de rutas, la duplicidad de trámites o la falta de integración operativa terminan afectando directamente a las personas usuarias.

Esta iniciativa no plantea una sustitución lisa y llana de las entidades federativas, si no que plantea un modelo de federalismo cooperativo en el que la Constitución reconozca una competencia municipal expresa, pero articulada con los estados y con la legislación general. Lo anterior es relevante porque la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ya distribuye competencias, prevé coordinación entre órdenes de gobierno y reconoce un papel central de las entidades federativas en la gestión general de la movilidad y en la fijación de tarifas.

Por esa razón, la redacción propuesta incorpora fórmulas de técnica constitucional que evitan invasiones competenciales:

- a) Circunscribe la facultad al transporte público urbano;
- b) Exige coordinación o asociación entre municipios para rutas intermunicipales;

- c) Somete a las leyes generales y estatales;
- d) Vincula a sistemas metropolitanos y regionales de movilidad, y
- e) Obliga a las legislaturas estatales a armonizar su marco normativo.

Con ello se dota de seguridad jurídica a municipios, entidades, concesionarios, permisionarios y personas usuarias.

La iniciativa propone adicionar un párrafo para precisar que los municipios podrán, por acuerdo entre ayuntamientos, coordinarse y asociarse para la planeación, administración, operación, regulación y otorgamiento de concesiones o autorizaciones de rutas urbanas intermunicipales, particularmente en zonas metropolitanas y conurbadas, conforme a las leyes generales y estatales aplicables.

Asimismo, se prevé un régimen transitorio para que las legislaturas de los estados armonicen su marco jurídico, preservando la continuidad del servicio y evitando afectaciones a las personas usuarias.

Para mayor claridad respecto de la reforma en el texto legal, se comparte el siguiente cuadro para una mayor comprensión de esta reforma.

Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
	<i>Único.</i> - Se adiciona un párrafo cuarto, a la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, recorriéndose el actual cuarto para pasar a ser quinto, para quedar como sigue:



Artículo 115. ...	Artículo 115. ...
I. a II. ...	I. a II. ...
III. ...	III. ...
...	...
...	...
Sin correlativo.	Asimismo, los municipios, en el ámbito de su competencia, podrán planear, administrar, operar, regular y otorgar concesiones para la prestación del servicio de transporte público urbano de carácter municipal, conforme a lo dispuesto por las leyes federales y estatales, y bajo principios de coordinación con las autoridades estatales para la integración de sistemas de movilidad metropolitanos y regionales.
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
IV. a X. ...	IV. a X. ...
...	...

Por lo anteriormente expuesto y fundado, pongo a consideración de esta Honorable Cámara de Diputados el siguiente proyecto de:

**DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO, A LA
FRACCIÓN III DEL ARTÍCULO 115 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.**

Único. - Se adiciona un párrafo cuarto, a la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, recorriéndose el actual cuarto para pasar a ser quinto, para quedar como sigue:

Artículo 115. ...

I. a II. ...

III. ...

...

...

Asimismo, los municipios, en el ámbito de su competencia, podrán planear, administrar, operar, regular y otorgar concesiones para la prestación del servicio de transporte público urbano de carácter municipal, conforme a lo dispuesto por las leyes federales y estatales, y bajo principios de coordinación con las autoridades estatales para la integración de sistemas de movilidad metropolitanos y regionales.

...

IV. a X. ...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Las legislaturas de las entidades federativas deberán realizar las adecuaciones necesarias legislativas para dar cumplimiento a lo previsto en el presente decreto, dentro de los 180 días hábiles a que entre en vigor el presente decreto.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 27 días del mes de mayo de 2026.



ATENTAMENTE