

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; A LA AGENCIA REGULADORA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO; A LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA; AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD; Y AL CONCESIONARIO DEL TREN SUBURBANO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, INSTALEN UNA MESA DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL Y ANALICEN LA VIABILIDAD DE IMPLEMENTAR UNA TARIFA PREFERENCIAL, SUBSIDIO, CONVENIO O MECANISMO DE APOYO PARA ESTUDIANTES USUARIOS DEL TREN SUBURBANO, A CARGO DEL DIPUTADO FEDERAL GILDARDO PÉREZ GABINO INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO MOVIMIENTO CIUDADANO.

Quien suscribe, **GILDARDO PÉREZ GABINO**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 58, y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración del Pleno de la Comisión Permanente la presente Proposición con Punto de Acuerdo de urgente u obvia resolución, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. La situación actual que viven los estudiantes.

La educación pública es una de las herramientas más importantes para reducir desigualdades, abrir oportunidades y permitir que las personas construyan un proyecto de vida digno. En nuestro país, este derecho se encuentra reconocido expresamente en el artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al establecer que *toda persona tiene derecho a la educación y que el*

*Estado debe impartirla y garantizarla*¹. Sin embargo, garantizar la educación no significa únicamente permitir el ingreso a una escuela, universidad o institución pública; también implica generar condiciones reales para que las y los estudiantes puedan asistir, permanecer y concluir sus estudios.

En la vida cotidiana de miles de estudiantes, el derecho a la educación no empieza en la puerta del salón de clases, sino desde el momento en que salen de sus hogares para trasladarse a sus planteles, para quienes viven en municipios del Estado de México y estudian en instituciones ubicadas en la Zona Metropolitana del Valle de México, el transporte representa una necesidad diaria, constante y, en muchos casos, económicamente pesada. No se trata solamente de pagar un viaje, sino de cubrir traslados de ida y vuelta, combinaciones con otros medios de transporte, alimentos, materiales escolares y otros gastos indispensables para continuar estudiando.

Esta realidad debe observarse desde una perspectiva social y no únicamente tarifaria, el problema no es aislado ni menor, consiste en que la movilidad forma parte de las condiciones materiales que permiten ejercer otros derechos. La Constitución reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad². Bajo esa lógica, cuando el transporte público resulta inaccesible o económicamente difícil de sostener para una o un estudiante, también se afecta su posibilidad real de ejercer plenamente el derecho a la educación.

La Zona Metropolitana del Valle de México presenta una dinámica de movilidad compleja, la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), permite advertir que los viajes cotidianos pueden implicar el

¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 3o. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 4o. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

uso de más de un medio de transporte³. Esta circunstancia es especialmente relevante para las y los estudiantes, porque el costo final de acudir a clases no siempre se limita al pago de un solo sistema de transporte, sino que puede acumularse entre combis, autobuses, metro, tren, caminatas prolongadas u otros medios necesarios para llegar al destino escolar.

En ese contexto, el Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán constituye una infraestructura relevante para la movilidad metropolitana. De acuerdo con el Fondo Nacional de Infraestructura, dicho sistema cuenta con una vía doble electrificada de 25.5 kilómetros en la ruta Buenavista-Cuautitlán, cinco estaciones y dos terminales⁴. Por su ubicación, conecta puntos estratégicos entre la Ciudad de México y el Estado de México, por lo que su uso no se limita a personas trabajadoras, sino que también forma parte de los traslados cotidianos de estudiantes que acuden a instituciones públicas de educación media superior y superior.

La importancia del Tren Suburbano también se advierte en su naturaleza operativa, la ficha pública del proyecto identifica la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de regular suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista, en el Estado de México y la Ciudad de México⁵. Esto confirma que no se trata de un medio de transporte ajeno al interés público, sino de un servicio vinculado directamente con la conectividad metropolitana y con la movilidad diaria de amplios sectores de la población.

Por ello es por lo que, la exigencia de revisar alternativas de apoyo para estudiantes usuarios del Tren Suburbano no debe entenderse como una solicitud improvisada o como una pretensión de gratuidad sin sustento, por el contrario, se trata de una petición social que encuentra sentido en la relación entre movilidad, educación, igualdad y permanencia escolar. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial señala que *la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y disponer de*

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017: Presentación de resultados*. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

⁴ Fondo Nacional de Infraestructura. (s. f.). *Ferrocarril Suburbano*. Disponible en: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp01/>

⁵ Proyectos México. (2026). *0280 Tren Suburbano ruta Cuautitlán-Buenavista*. Disponible en: https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/280-tren-suburbano-ruta-cuautitlan-buenavista/

*un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible, que contribuya al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos*⁶. Esta definición permite sostener que la movilidad no es un fin aislado, sino una condición necesaria para acceder a derechos como la educación.

Además, la educación superior tiene un papel fundamental en el desarrollo personal y colectivo. La Ley General de Educación Superior reconoce que *la educación superior es un derecho que contribuye al bienestar y desarrollo integral de las personas, y prevé que el Estado debe promover la permanencia de quienes decidan cursarla en instituciones públicas, bajo criterios de equidad e inclusión*⁷. Por ello es que, cualquier política que busque fortalecer la permanencia estudiantil debe considerar no solo lo que ocurre dentro de las aulas, sino también los obstáculos económicos y territoriales que enfrentan las y los estudiantes para llegar a ellas.

En el caso del Estado de México, la legislación local en materia de movilidad también reconoce que este derecho debe ejercerse en *condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad*⁸. Esto resulta particularmente importante porque muchas personas estudiantes usuarias del Tren Suburbano provienen de municipios mexiquenses y enfrentan trayectos diarios que impactan su economía, su tiempo disponible, su seguridad y su rendimiento académico.

Por ello, se parte de una premisa sencilla, pero jurídicamente relevante, consistente en que, estudiar no debe convertirse en una carga insostenible por el costo del traslado, una persona joven puede contar con inscripción, credencial escolar y lugar en una institución pública; sin embargo, si todos los días debe destinar una parte considerable de sus recursos únicamente para llegar a clases, la igualdad de oportunidades se debilita en los hechos.

⁶ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, artículo 9. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021). *Ley General de Educación Superior*, artículos 3 y 4. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGES_200421.pdf

⁸ Gobierno del Estado de México. (2024). *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios*, artículo 4. Disponible en: https://aculco.edomex.gob.mx/sites/aculco.edomex.gob.mx/files/files/Ley-de-Movilidad-y-Seguridad-Vial-del-Estado-de-Mexico-y-sus-Municipios_0.pdf

Esta Proposición con Punto de Acuerdo busca abrir una ruta institucional de diálogo y análisis, no se plantea imponer de manera unilateral una tarifa ni desconocer las necesidades financieras y operativas del sistema, pues la propia ficha del proyecto señala que la principal fuente de pago del servicio son los ingresos derivados de la tarifa⁹. Lo que se propone es exhortar a las autoridades competentes para que estudien, con seriedad técnica y sensibilidad social, la viabilidad de establecer una tarifa preferencial, subsidio, convenio interinstitucional, tarjeta de acreditación estudiantil o cualquier otro mecanismo de apoyo para estudiantes usuarios del Tren Suburbano.

Reconocer que la movilidad accesible puede ser la diferencia entre permanecer o abandonar los estudios, entre llegar a tiempo o faltar a clases, entre avanzar académicamente o enfrentar una barrera económica diaria. Por ello, resulta necesario que las autoridades competentes atiendan esta situación mediante mesas de trabajo, análisis presupuestal y coordinación con instituciones educativas, a fin de construir una solución viable, justa y orientada al interés público.

II. Respaldo Constitucional y Convencional para motivar el Punto de Acuerdo.

Este Punto de Acuerdo encuentra sustento en el marco constitucional mexicano y en los compromisos internacionales asumidos por el Estado en materia de derechos humanos, no se trata únicamente de plantear una medida administrativa relacionada con el costo del transporte, sino de motivar una acción pública vinculada con el acceso efectivo a la educación, la igualdad de oportunidades y la movilidad como condición necesaria para ejercer otros derechos.

El artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que *todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte*¹⁰. Esta disposición es relevante porque amplía el parámetro de

⁹ Proyectos México. (2026). *0280 Tren Suburbano ruta Cuautitlán-Buenavista*. Disponible en: https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/280-tren-suburbano-ruta-cuautitlan-buenavista/

¹⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 1o., párrafo primero. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

análisis: las autoridades no deben observar únicamente el texto constitucional interno, sino también los instrumentos internacionales que reconocen y protegen derechos como la educación, la igualdad y la no discriminación.

Además, el mismo artículo 1o. ordena que *todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad*¹¹. En este caso, dichos principios permiten entender que el derecho a la educación no puede analizarse separado de la movilidad, pues una persona estudiante necesita condiciones reales para trasladarse de su domicilio a su centro educativo, si el costo del transporte se convierte en una barrera cotidiana, el derecho a estudiar existe formalmente, pero se debilita en los hechos.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que *los derechos humanos contenidos en la Constitución y en los tratados internacionales forman parte del parámetro de control de regularidad constitucional*¹². Esta interpretación fortalece la motivación, porque obliga a construir una lectura integral de los derechos involucrados. Así, el exhorto no se apoya en una petición aislada, sino en un marco jurídico que reconoce la necesidad de proteger los derechos humanos desde una visión amplia, coordinada y favorable a las personas.

En materia educativa, el artículo 3o. constitucional reconoce expresamente que *toda persona tiene derecho a la educación y que el Estado debe impartirla y garantizarla*¹³. Como se ha mencionado con anterioridad, esta obligación no puede entenderse de forma limitada, porque garantizar la educación implica crear condiciones para que las y los estudiantes puedan acceder, permanecer y avanzar dentro del sistema educativo, especialmente cuando se trata de jóvenes que cursan

¹¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 1o., párrafo tercero. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹² Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2014). *Derechos humanos contenidos en la Constitución y en los tratados internacionales. Constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional*. Semanario Judicial de la Federación, tesis 2006224. Disponible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2006224>

¹³ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 3o. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

estudios en instituciones públicas y enfrentan dificultades económicas para trasladarse diariamente.

A su vez, el artículo 4o. constitucional reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad¹⁴, y este reconocimiento es central para el Punto de Acuerdo, porque permite afirmar que la movilidad no es un asunto secundario ni estrictamente operativo. Por el contrario, es un derecho que incide directamente en la posibilidad de acudir a la escuela, llegar a tiempo, reducir gastos desproporcionados y sostener una trayectoria académica.

Desde el plano convencional, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales reconoce el *derecho de toda persona a la educación, y dispone que esta debe orientarse al pleno desarrollo de la personalidad humana y del sentido de su dignidad*¹⁵. Este instrumento, vigente para México, refuerza la obligación del Estado de adoptar medidas que hagan posible el ejercicio efectivo de la educación, no solo en términos de acceso formal, sino también de condiciones materiales que permitan a las personas sostener sus estudios.

En la misma línea, la Observación General número 13 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales precisa que *la educación debe reunir características de disponibilidad, accesibilidad, aceptabilidad y adaptabilidad*¹⁶. La accesibilidad tiene una importancia particular para este caso, porque comprende tanto la dimensión física como la económica. Es decir, la educación debe encontrarse materialmente al alcance de las personas y no implicar costos que, directa o indirectamente, excluyan a quienes se encuentran en condiciones de mayor vulnerabilidad.

¹⁴ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2026). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, artículo 4o. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹⁵ Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (s. f.). *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, artículo 13. Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-economic-social-and-cultural-rights>

¹⁶ Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. (1999). *Observación General No. 13: El derecho a la educación*. Disponible en: https://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/CESCR/CESCRCompilationGC_sp.pdf

El Sistema Interamericano también ofrece respaldo jurídico, el Protocolo de San Salvador reconoce que *toda persona tiene derecho a la educación, y establece que esta debe orientarse al pleno desarrollo de la personalidad humana, la dignidad y el fortalecimiento del respeto a los derechos humanos*¹⁷. Esta disposición permite sostener que las políticas públicas relacionadas con estudiantes deben atenderse desde una perspectiva de dignidad e igualdad, no como concesiones discrecionales, sino como acciones compatibles con obligaciones internacionales.

Por su parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos establece, en su artículo 26, el compromiso de los Estados de *adoptar providencias para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos económicos, sociales, educativos, científicos y culturales*¹⁸. Este principio de progresividad resulta útil, ya que la propuesta no exige una determinación improvisada, sino la instalación de una ruta institucional para analizar medidas graduales, financieramente viables y socialmente necesarias.

En ese sentido, una tarifa preferencial, subsidio, convenio interinstitucional o mecanismo de apoyo para estudiantes usuarios del Tren Suburbano puede entenderse como una medida compatible con el principio de *progresividad*. No se pretende imponer una carga automática sin análisis técnico, sino solicitar que las autoridades competentes estudien alternativas que permitan reducir barreras económicas al acceso y permanencia educativa. La progresividad no solo exige evitar retrocesos injustificados, también demanda avanzar, dentro de las posibilidades institucionales y presupuestales, hacia condiciones más equitativas.

Bajo este marco, el Punto de Acuerdo se justifica como un llamado institucional, respetuoso y jurídicamente motivado. Reiterando y redsumiendo, la finalidad es que las autoridades competentes analicen la viabilidad de establecer mecanismos de apoyo a la movilidad estudiantil en el Tren Suburbano, tomando como base las

¹⁷ Organización de los Estados Americanos. (s. f.). *Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador"*, artículo 13. Disponible en: <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-52.html>

¹⁸ Corte Interamericana de Derechos Humanos. (s. f.). *Convención Americana sobre Derechos Humanos*, artículo 26. Disponible en: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/17229a.pdf>

obligaciones constitucionales y convencionales del Estado mexicano, la propuesta no invade atribuciones ni sustituye los estudios técnicos correspondientes; por el contrario, busca activar la coordinación pública necesaria para que el derecho a la educación y el derecho a la movilidad se materialicen en condiciones más justas para las y los estudiantes.

III. Derecho Comparado

Las investigaciones, indagaciones, y el análisis, nos permite observar que las tarifas preferenciales para estudiantes no son medidas aisladas ni ajenas a los sistemas modernos de movilidad; por el contrario, es reconocido que el transporte público puede convertirse en una barrera económica para la permanencia escolar y, por ello, ya se han diseñado esquemas diferenciados para jóvenes, estudiantes o personas en formación académica. Esta experiencia resulta útil, no con la finalidad de copiar mecánicamente otros modelos, sino para demostrar que existen rutas institucionales viables para atender la movilidad estudiantil.

En la Ciudad de México, la propia legislación en materia de movilidad reconoce la figura de la *tarifa preferencial*, entendida como el pago unitario a un precio menor que realizan ciertos usuarios por la prestación del servicio de transporte, tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos¹⁹. Este concepto es importante porque confirma que el trato tarifario diferenciado no constituye un privilegio indebido, sino una herramienta jurídica y administrativa que permite atender necesidades sociales concretas.

Un ejemplo cercano se encuentra en el programa *Sendero Seguro* de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, el cual ofrece servicio directo, accesible y seguro a población estudiantil, con una tarifa económica al mostrar la credencial escolar vigente²⁰. De acuerdo con información institucional, este programa ha beneficiado a estudiantes de instituciones como la Universidad

¹⁹ Gobierno de la Ciudad de México. (2021). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*, artículo 9, fracción XCII. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/FIFINTRA/1.%20Normatividad/Acuerdo-69301.pdf>

²⁰ Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México. (2026). *Sendero Seguro de RTP*. Disponible en: <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/sendero-seguro-de-rtp>

Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional, la Universidad Autónoma de México, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, el Tecnológico Nacional de México, la Universidad Pedagógica Nacional y la Escuela Nacional de Antropología e Historia²¹. Este precedente muestra que la coordinación entre autoridades de movilidad e instituciones educativas puede generar mecanismos prácticos de identificación y apoyo, sin necesidad de alterar de manera general todo el sistema tarifario.

En el ámbito estatal, Puebla estableció mediante acuerdo administrativo una tarifa preferencial para estudiantes de niveles básico, medio y superior en el servicio público de transporte urbano, fijando montos diferenciados para autobús, minibús, microbús y unidades tipo van²². Además, dicho acuerdo prevé que las y los estudiantes deben identificarse con el instrumento que determine la autoridad de movilidad correspondiente, bajo las reglas y condiciones que ésta establezca²³. Este modelo resulta relevante porque demuestra que la tarifa estudiantil puede sujetarse a reglas de acreditación, control y operación, evitando un esquema abierto o difícil de verificar.

También en el ámbito local, el Congreso del Estado de Nuevo León aprobó modificaciones legales orientadas a implementar tarifas sociales en el transporte público para estudiantes y otros grupos, contemplando descuentos de entre 25 y 50 por ciento, así como esquemas de abonos o multiviajes²⁴. Aunque cada entidad federativa tiene condiciones distintas, este caso permite observar una tendencia legislativa clara, la movilidad asequible para estudiantes empieza a incorporarse

²¹ Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México. (2025, 27 de mayo). *Moviliza RTP a más de 242 mil 242 estudiantes de manera segura*. Disponible en: <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/moviliza-rtp-mas-de-242-mil-242-estudiantes-de-manera-segura>

²² Gobierno del Estado de Puebla. (2019). *Acuerdo del Secretario de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado, por el que establece una tarifa preferencial en el servicio público de transporte urbano*, punto primero. Disponible en: https://ojp.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/Acuerdo_del_Secretario_de_Movilidad_y_Transporte_del_Gob_del_Edo_q_ue_establece_una_Tarifa_Preferencial_en_el_Servicio_Publico_de_Transporte_Urbano_17102019.pdf

²³ Gobierno del Estado de Puebla. (2019). *Acuerdo del Secretario de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado, por el que establece una tarifa preferencial en el servicio público de transporte urbano*, punto cuarto. Disponible en: https://ojp.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/Acuerdo_del_Secretario_de_Movilidad_y_Transporte_del_Gob_del_Edo_q_ue_establece_una_Tarifa_Preferencial_en_el_Servicio_Publico_de_Transporte_Urbano_17102019.pdf

²⁴ H. Congreso del Estado de Nuevo León. (2025, 22 de octubre). *Implementarán tarifa preferencial en transporte público*. Disponible en: https://www.hcnel.gob.mx/sala_de_prensa/2025/10/implementaran_tarifa_preferencial_en_transporte_publico.php

como parte de las políticas públicas de transporte y no solamente como una demanda social.

En el Estado de México existen antecedentes recientes que fortalecen la pertinencia de este planteamiento, documentos oficiales del Ejecutivo estatal han referido la implementación de una tarifa preferencial del 30 por ciento para estudiantes en el Mexicable, reduciendo la tarifa de nueve a seis pesos²⁵. Este dato es particularmente importante, porque muestra que la propia entidad ya ha explorado esquemas de apoyo tarifario para población estudiantil dentro de sistemas de transporte masivo. Por ello es por lo que, la propuesta de analizar un mecanismo similar para estudiantes usuarios del Tren Suburbano no parte de cero, sino de una lógica pública ya conocida en la región.

En el derecho comparado internacional, Chile ofrece uno de los ejemplos más consolidados, la *Tarjeta Nacional Estudiantil* permite que estudiantes de enseñanza básica, media y superior accedan a una tarifa rebajada en el transporte público nacional, durante las 24 horas del día y los 365 días del año²⁶. En el sistema metropolitano de Santiago, la tarifa para estudiantes de educación media y superior se mantiene diferenciada respecto de la tarifa general y permite beneficios de integración, como transbordos dentro de un periodo determinado²⁷. Este caso evidencia que la política tarifaria estudiantil puede combinar tres elementos, consistentes en, *acreditación oficial, tarifa reducida e integración del sistema de transporte*.

España también cuenta con experiencias útiles, ya que, en la Comunidad de Madrid, el *Abono Joven* permite viajes ilimitados durante 30 días, con un precio único de 10 euros para personas jóvenes dentro del rango de edad establecido, y es válido para todas las zonas tarifarias²⁸. La relevancia de este modelo no está únicamente en el

²⁵ Poder Ejecutivo del Estado de México. (2026). *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, 12 de marzo de 2026. Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2026/marzo/mar121/mar121b.pdf>

²⁶ Directorio de Transporte Público Metropolitano de Chile. (2024). *Plan antievasión 2024: MTT reporta más de 2 mil infracciones por mal uso de TNE y TAM*. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/index.php/noticias-2/noticias-dtpm/1059-plan-antievasion-2024-mtt-reporta-mas-de-2-mil-infracciones-por-mal-uso-de-tne-y-tam>

²⁷ Directorio de Transporte Público Metropolitano de Chile. (2026). *Tarifas vigentes del Sistema de Transporte Público Metropolitano*. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/index.php/tarjeta-bip/tarifas-vigentes-stpm>

²⁸ Consorcio Regional de Transportes de Madrid. (2026). *Billetes y tarifas*. Disponible en: <https://www.crtm.es/billetes-y-tarifas>

monto, sino en la lógica del abono, en lugar de cobrar cada traslado de manera aislada, se reduce la carga económica mensual de quienes necesitan moverse todos los días. Para estudiantes metropolitanos, esta visión resulta especialmente valiosa, porque el problema no suele ser un solo viaje, sino la acumulación diaria y mensual de traslados.

En Londres, el sistema *18+ Student Oyster photocard* otorga a estudiantes mayores de 18 años un descuento del 30 por ciento en Travelcards y pases de autobús y tranvía, siempre que cumplan requisitos como vivir en un distrito de Londres durante el periodo académico y estar inscritos en una institución registrada en el esquema²⁹. Este modelo confirma la importancia de vincular el beneficio con mecanismos verificables, residencia, inscripción escolar y participación institucional. Para el caso del Tren Suburbano, esta experiencia permite pensar en un esquema donde la acreditación estudiantil no dependa únicamente de una credencial física, sino también de convenios con instituciones educativas.

En Francia, el pase *Imagine R Étudiant* de Île-de-France Mobilités funciona como un abono anual para estudiantes de la región, con un precio específico y uso mediante pase nominativo³⁰. Además, para acceder al beneficio se solicita justificante de inscripción o escolaridad vigente³¹. Esta experiencia aporta otro elemento relevante donde los beneficios estudiantiles pueden diseñarse como instrumentos personales, no transferibles y sujetos a validación documental, lo cual permite reducir riesgos de uso indebido y facilita la administración del programa.

De estos ejemplos comparados se desprenden varias conclusiones útiles. La primera es que las tarifas preferenciales para estudiantes son jurídicamente posibles y administrativamente viables cuando se diseñan con reglas claras. La segunda es que el beneficio no necesariamente debe adoptar una sola forma; puede

²⁹ Transport for London. (2026). *18+ Student Oyster photocard*. Disponible en: <https://tfl.gov.uk/fares/free-and-discounted-travel/18-plus-student-oyster-photocard>

³⁰ Île-de-France Mobilités. (2026). *Paquete Imagine R Student*. Disponible en: <https://www.iledefrance-mobilites.fr/es/titres-et-tarifs/detail/forfait-imagine-r-etudiant>

³¹ Île-de-France Mobilités. (2025). *Comment souscrire ou renouveler mon forfait imagine R?* Disponible en: <https://www.iledefrance-mobilites.fr/aide-et-contacts/forfait-imagine-r/comment-souscrire-ou-renouveler-mon-forfait-imagine-r-queelles-sont-les-pieces-justificatives-necessaires>

consistir en descuento por viaje, abono mensual, tarjeta nominativa, subsidio focalizado, convenio interinstitucional o integración tarifaria. La tercera es que la participación de las instituciones educativas resulta fundamental para validar la condición de estudiante y evitar distorsiones en la operación.

La experiencia nacional e internacional demuestra que los sistemas de movilidad pueden incorporar criterios sociales sin perder control operativo, siempre que exista coordinación entre autoridades, operadores e instituciones educativas. En el caso del Tren Suburbano, un mecanismo de apoyo para estudiantes podría construirse mediante estudios técnicos, reglas de elegibilidad, validación escolar, tarjetas electrónicas, padrones actualizados o convenios específicos.

El derecho comparado permite sostener que la movilidad estudiantil debe ser atendida como una política pública seria, los ejemplos revisados muestran que apoyar el traslado de estudiantes no significa afectar sin análisis la sostenibilidad financiera del transporte, sino reconocer que la educación requiere condiciones materiales para ejercerse. Si otros sistemas han logrado diseñar tarifas diferenciadas, abonos juveniles, tarjetas estudiantiles y mecanismos de acreditación, resulta razonable que las autoridades competentes analicen la viabilidad de implementar un esquema similar para estudiantes usuarios del Tren Suburbano.

IV Objetivos.

Este Punto de Acuerdo tiene como objetivo cerrar la argumentación jurídica, social y técnica bajo una finalidad concreta, consistente en que las autoridades competentes no observen la movilidad estudiantil como una petición aislada, sino como una condición necesaria para garantizar el acceso efectivo a la educación pública. Entonces, el planteamiento central no consiste en exigir una reducción improvisada de tarifa, sino en abrir una ruta institucional seria, medible y jurídicamente viable.

El objetivo general consiste en exhortar respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Secretaría de Movilidad del Estado de México, a las autoridades educativas competentes y al concesionario del Tren Suburbano, para que instalen una mesa de trabajo interinstitucional orientada a analizar la viabilidad técnica, jurídica, presupuestal y operativa de establecer una tarifa preferencial, subsidio, convenio interinstitucional, tarjeta estudiantil o mecanismo de apoyo equivalente para estudiantes usuarios del Tren Suburbano.

Este objetivo parte de una premisa fundamental, donde la movilidad no puede separarse del ejercicio de otros derechos, como se ha mencionado con anterioridad, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que la movilidad debe permitir el desplazamiento de las personas y contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos³². A razón de que, si una persona estudiante necesita trasladarse diariamente para llegar a su plantel, el transporte deja de ser un gasto accesorio y se convierte en una condición material para continuar estudiando.

Uno de los objetivos específicos es que las autoridades elaboren un diagnóstico real de la demanda estudiantil usuaria del Tren Suburbano, este diagnóstico debe considerar estaciones de origen, destinos educativos, frecuencia de viaje, horarios de mayor demanda, municipios de procedencia, instituciones educativas involucradas y gasto mensual aproximado por estudiante, la importancia de contar con datos precisos es evidente si se considera que el sistema Buenavista-Cuautitlán cuenta con una infraestructura de 25.5 kilómetros, capacidad para atender aproximadamente a 350 mil pasajeros y una demanda reportada de 102,745 viajes diarios al 31 de octubre de 2025³³.

Otro objetivo es dimensionar el posible universo de personas beneficiarias, de manera preliminar, y solo como base de planeación, puede identificarse un grupo

³² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (s. f.). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, artículo 9. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

³³ Fondo Nacional de Infraestructura. (2025). *Ferrocarril Suburbano (Sistema 1) Cuautitlán-Buenavista, Zona Metropolitana del Valle de México*. Disponible en: <https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp01/>

potencial compuesto por estudiantes de instituciones públicas ubicadas o conectadas con el corredor de movilidad del Tren Suburbano. Por ejemplo, la Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán de la UNAM reportó una población escolar de 16,289 estudiantes en el semestre 2026-1³⁴. A su vez, la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, registró 16,450 estudiantes de licenciatura en el trimestre otoño 2025³⁵.

A ese universo debe sumarse la población de unidades académicas del Instituto Politécnico Nacional ubicadas en la zona norte de la Ciudad de México o con conexión razonable al corredor metropolitano del Tren Suburbano. De acuerdo con la estadística institucional del IPN para el inicio del ciclo 2025-2026/1, unidades como ESCOM, ESFM, ESIA Zacatenco, ESIME Zacatenco, ESIQIE, ESIT y UPIITA concentran, en conjunto, aproximadamente 35,696 estudiantes de nivel superior³⁶.

Con base en estos datos, el universo potencial de referencia podría alcanzar aproximadamente 68,435 estudiantes, considerando FES Cuautitlán, UAM Azcapotzalco y las unidades señaladas del IPN. Esta cifra no debe entenderse como el número definitivo de personas beneficiarias, porque no todos esos estudiantes utilizan el Tren Suburbano ni todos realizan trayectos diarios por esa ruta. Sin embargo, sí permite demostrar que existe una población estudiantil amplia que podría ser analizada mediante padrones, encuestas, validación de credenciales y registros de movilidad, a fin de determinar con precisión cuántos estudiantes serían beneficiarios directos.

También se busca que las autoridades diseñen un mecanismo de acreditación confiable, para ello, podrían celebrarse convenios con instituciones educativas públicas, a fin de validar la condición de estudiante mediante credencial vigente,

³⁴ Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Estudios Superiores Cuautitlán. (2025). *Informe de actividades 2021-2025*, tabla 11, población escolar en el semestre 2026-1. Disponible en: https://www.cuautitlan.unam.mx/descargas/principal/Informe_actividades_2025.pdf

³⁵ Universidad Autónoma Metropolitana. (2026). *Agenda estadística: trimestre otoño 2025*, población escolar de licenciatura, Unidad Azcapotzalco. Disponible en: <https://www.uam.mx/agendaestadistica/descargas/2026-24-feb-Agenda-Estadistica-2025-otono.pdf>

³⁶ Instituto Politécnico Nacional. (2026). *Estadística básica: fin 2024-2025/2 e inicio 2025-2026/1*, matrícula inscrita de nivel superior. El cálculo referido considera ESCOM, ESFM, ESIA Zacatenco, ESIME Zacatenco, ESIQIE, ESIT y UPIITA. Disponible en: https://www.ipn.mx/assets/files/coplaneval/docs/dii/agenda_estadistica/estadi%CC%81stica-ba%CC%81stica-fin-2024-2025-2-inicio-2025-20261.pdf

matrícula activa, tarjeta electrónica, código digital, padrón institucional o cualquier otro medio verificable. Este punto es indispensable, porque una tarifa preferencial debe construirse con reglas claras consistentes en, *quién puede acceder, por cuánto tiempo, bajo qué requisitos, en qué horarios, con qué límite de viajes y mediante qué mecanismo de revisión.*

Otro objetivo consiste en analizar la viabilidad financiera del apoyo, ya que, la propuesta no desconoce que el Tren Suburbano es un servicio concesionado, con costos de operación, mantenimiento, infraestructura, personal y seguridad. Precisamente por ello, el exhorto no plantea una imposición unilateral, sino una evaluación técnica que permita determinar si el apoyo puede instrumentarse mediante subsidio público, compensación tarifaria, convenio con instituciones educativas, aportación presupuestal, fondo específico, programa piloto o esquema gradual de implementación.

Asimismo, se pretende que la mesa de trabajo evalúe la posibilidad de iniciar con un *programa piloto*, mismo que podría aplicarse primero en determinadas estaciones, instituciones o grupos estudiantiles previamente validados, para medir impacto económico, demanda real, comportamiento operativo y sostenibilidad del mecanismo. Un programa piloto permitiría evitar decisiones apresuradas y, al mismo tiempo, dar una respuesta institucional a una problemática social legítima.

Finalmente, el Punto de Acuerdo tiene como objetivo que las autoridades informen a esta Soberanía sobre los avances realizados, porque no basta con instalar una mesa de trabajo de carácter simbólico; es necesario que exista seguimiento, calendario, responsables, metodología, resultados preliminares y, en su caso, una propuesta concreta de implementación. La movilidad estudiantil requiere sensibilidad social, pero también orden administrativo y responsabilidad presupuestal.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN.

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Secretaría de Educación Pública y al concesionario del Tren Suburbano, para que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, instalen una mesa de trabajo interinstitucional con el objeto de analizar la viabilidad técnica, jurídica, presupuestal y operativa de implementar una tarifa preferencial, subsidio, convenio interinstitucional, tarjeta estudiantil o mecanismo de apoyo equivalente para estudiantes usuarios del Tren Suburbano.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de México, por conducto de la Secretaría de Movilidad, para que participe en la mesa de trabajo señalada en el resolutivo anterior, a fin de aportar información técnica, territorial y social sobre la movilidad de estudiantes mexiquenses que utilizan el Tren Suburbano para trasladarse hacia instituciones públicas de educación media superior y superior ubicadas en la Zona Metropolitana del Valle de México.

TERCERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y a la Secretaría de Educación Pública, para que, en coordinación con las instituciones educativas públicas involucradas, particularmente la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional, la Universidad Autónoma Metropolitana y demás instituciones que resulten procedentes, analicen mecanismos de acreditación, validación y registro de estudiantes que pudieran acceder a una tarifa preferencial o mecanismo de apoyo.

CUARTO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a la Secretaría de Educación Pública y al Gobierno del Estado de México, para que elaboren un diagnóstico de


movilidad estudiantil relacionado con el uso del Tren Suburbano, considerando estaciones de origen, destinos educativos, frecuencia de viaje, gasto mensual aproximado, horarios de mayor demanda, municipios de procedencia y número estimado de estudiantes potencialmente beneficiarios.

QUINTO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a las autoridades competentes para que evalúen la implementación de un programa piloto de apoyo a estudiantes usuarios del Tren Suburbano, con reglas claras de operación, temporalidad definida, criterios de elegibilidad, mecanismos de evaluación y seguimiento presupuestal, a fin de medir su impacto social, financiero y operativo antes de una eventual implementación permanente.

SEXTO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y al concesionario del Tren Suburbano, para que, en coordinación con las autoridades educativas y de movilidad competentes, analicen alternativas de financiamiento, compensación, subsidio, convenio o esquema gradual que permita equilibrar la sostenibilidad operativa del servicio con la necesidad social de garantizar condiciones de movilidad accesible para las y los estudiantes.

Dado el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, a 22 de mayo de 2026

SUSCRIBE



GILDARDO PÉREZ GABINO
DIPUTADO FEDERAL DE LA LXVI LEGISLATURA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DE MOVIMIENTO CIUDADANO