



Toluca de Lerdo, México 15 de febrero de 2022.

**DIPUTADA MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER  
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA LA H. LXI LEGISLATURA  
DEL ESTADO DE MÉXICO  
PRESENTE**

Los suscritos **Faustino de la Cruz Pérez, Emiliano Aguirre Cruz y María del Carmen de la Rosa Mendoza**, Diputados y Diputada integrantes del Grupo Parlamentario de morena y en su representación, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II; 57, 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I; 38 fracción II; 79, 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México y 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, sometemos a la más alta consideración de esta Honorable Soberanía, la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, del Código Administrativo del Estado de México y de Ley de Movilidad del Estado de México, a efecto de regular la fijación y actualización de las tarifas del servicio de transporte público, así como también establecer tarifas preferenciales**, al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. INTRODUCCIÓN**

La movilidad es una necesidad básica del ser humano, esto debido al desplazamiento de un punto a otro, permitiendo a las personas realizar sus tareas cotidianas, es un hecho innegable que todos los días la ciudadanía requiere transportarse en cualquier tipo de modelo de traslado como pueden ser el transporte privado o el transporte público, dependiendo el segundo de la rectoría del Estado



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

bajo alguna figura jurídica (permiso, concesión, etc.) que los coloca en una situación de disposición al público en general a cambio de una remuneración económica. De esta forma el derecho a la movilidad indudablemente se encuentra relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, ya que necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento además se encuentra relacionado de manera indirecta con el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna o el derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

Dada esta relación, el Estado tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad<sup>1</sup>.

## II. PROBLEMÁTICA

Primeramente, es necesario dejar en claro que en la actualidad el Poder Legislativo del Estado no es autoridad competente para la aprobación del aumento a las tarifas de pasaje, tampoco organismo ratificador de esta acción legal, ni mucho menos participe de incrementos a servicios públicos como lo es transporte público, lo anterior porque en términos de los artículos 32, fracción XXIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública<sup>2</sup>; 7.25 del Código Administrativo<sup>3</sup>; 91, 92 y 149, fracción I del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos<sup>4</sup>, todos por supuesto del Estado de México, la revisión tarifaria se efectúa anualmente o en cualquier tiempo cuando existan circunstancias extraordinarias de carácter económico o

<sup>1</sup> Disponible en: <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf> pág.4

<sup>2</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig017.pdf>

<sup>3</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/cod/vig/codvig008.pdf>

<sup>4</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/rgl/vig/rglvig118.pdf>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

financiero siendo el Secretario de Movilidad la persona facultada para aprobar las tarifas del transporte público, conforme a la norma técnica que expida y con base en un dictamen que emite el Instituto del Transporte del Estado de México, dentro de cuya estructura se encuentra la Comisión Revisora de Tarifa. Por lo que dicha modificación compete única y exclusivamente al Poder Ejecutivo del Estado.

Así en virtud de lo señalado por los ordenamientos legales, concedores de las atribuciones de cada Poder Estatal y el acercamiento al aumento al pasaje en el año 2019 el Grupo Parlamentario de Morena inmediatamente llevó a cabo diversas acciones dentro del marco legal en contra del aumento a las tarifas, una de ellas fue la aprobación de un Punto de Acuerdo fecha 12 de diciembre de 2019 por el que se exhortó con fundamento social, económico y legal al aquel entonces Titular de la Secretaría de Movilidad del Estado México, Dr. En D. Raymundo Edgar Martínez Carbajal para que NO autorizara el incremento de las tarifas al transporte público en la entidad<sup>5</sup>, no obstante, a pesar de exponer detalladamente las consecuencias que representaría el aumento al pasaje público, el mencionado Secretario de Movilidad expuso de manera general que las disposiciones técnicas a su parecer sustentaban el aumento de las tarifas.

De esta forma sin apearse a las mejores prácticas de política pública de movilidad en materia de ajuste de tarifas y abusando de los vacíos legales de nuestra normativa estatal la Secretaria de Movilidad (SEMOV) del Gobierno del Estado de México (GEM) que encabeza el Lic. Alfredo del Mazo Maza no se pugnó por la apertura para el estudio, análisis y discusión de forma amplia sobre una medida que aún tiene un alto impacto en la población mexiquense, emitiendo con fecha 19 de diciembre de 2019 el *Acuerdo por el que se autorizaba la modificación a las tarifas máximas para la prestación del servicio público de transporte, en la modalidad de colectivo y mixto*, aumentando el importe de \$10.00 (diez pesos 00/100 M.N.) a \$12.00 (doce pesos 00/100 M.N.) por los primeros cinco kilómetros, en adicción de \$0.25 (veinticinco centavos) por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa

<sup>5</sup> Disponible en: [http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-76%20\(15-ENE-20\).pdf](http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-76%20(15-ENE-20).pdf) pág. 449-453



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

inicial.<sup>6</sup> Ajuste que represento un **20%** de aumento al transporte en el EdoMéx, el cual se dio bajo la justificación de garantizar en mayor medida la viabilidad de la prestación del servicio, en condiciones de seguridad, eficiencia, modernidad, calidad y sustentabilidad.

Tal determinación originó que, en el primer trimestre del año 2020 se realizarán diversas manifestaciones, protestas y marchas en contra del aumento a las tarifas del transporte público, al igual que la movilización de estudiantes, en su mayoría jóvenes universitarios, que lamentablemente concluyeron en hechos violentos, personas detenidas y golpeadas<sup>7</sup>. De esta forma el titular del Ejecutivo Estatal y su dependencia a cargo no asumieron los costos ni consecuencias políticas y sociales por el incremento a las tarifas.

De esta suerte, mientras el GEM permanecía indiferente ante el *tarifazo 2020*, el Grupo Parlamentario de morena nuevamente se empatizó y solidarizó con la población mexiquense mediante el **Diputado Faustino de la Cruz Pérez**<sup>8</sup> quien con fecha 13 de agosto de 2020 presentó la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reformaban y adicionaban diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, del Código Administrativo del Estado de México y de Ley de Movilidad del Estado de México, a efecto de prevenir nuevos tarifazos discrecionales en nuestra entidad, además de regular de manera democrática la fijación y actualización de las tarifas del servicio de transporte público<sup>9</sup>, dicha propuesta legislativa se quedó en estudio toda vez que las demás fracciones parlamentarias no tuvieron la disposición, ni la voluntad para aprobar una reforma de alto impacto en beneficio de la población.

Asimismo, con fecha 03 de diciembre de 2020 Diputados de morena exhortaron al Titular de la SEMOV, para que presentara a esta Soberanía un informe sobre el

<sup>6</sup> Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2019/dic191.pdf> pág. 44

<sup>7</sup> Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/estados/2020/01/09/trifulca-en-protesta-contratarifazo-en-edomex-hay-3-detenidos-2544.html>

<sup>8</sup> Disponible en: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/impulsa-morena-regular-aumentos-a-las-tarifas-del-transporte-publico-en-edomex-5622115.html>

<sup>9</sup> Disponible en: [http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-103-\(20-AGO-20\).pdf](http://www.secretariadeasuntosparlamentarios.gob.mx/mainstream/Actividad/Gaceta/LX/GP-103-(20-AGO-20).pdf) pág. 48-57



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

incumplimiento de los compromisos asumidos por los transportistas del transporte público; así como de los avances de mejoras, seguridad y calidad que prestan actualmente las unidades, y mencionara los “supuestos beneficios” que habían tenido los usuarios por dicho incremento en la tarifa que se otorgó en 2019<sup>10</sup>, recibiendo por supuesto una respuesta poco favorable.

Así, a casi dos años de que el ex titular de la SEMOV, Raymundo Edgar Martínez Carbajal señalara que *“el costo real del pasaje en el Estado de México debería ser al menos el doble de lo que es hoy”* (lo cual es irrisorio si se analizan las condiciones del transporte público y la movilidad dentro del territorio mexiquense) y encima manifestara durante una entrevista que *“para echar atrás el alza del transporte (tarifazo 2020) se tendría que compensar con subsidios y analizar de dónde podrían salir los recursos”,* y que *“en un año el sistema de transporte deberá ser diferente, ordenado, y “meterán toda la carne al asador” autoridades y transportistas para lograrlo, por lo cual habrá evaluaciones cada tres meses de los avances”*<sup>11</sup>, la ciudadanía aún sigue percibiendo de manera negativa el incremento al pasaje público toda vez que la decisión solo quedo en unos cuantos sectores de la población. De hecho, durante el *Foro Metropolitano de Desarrollo Territorial Sostenible, Hacia una Agenda Constitucional y Legislativa*; integrantes de colectivos sociales cuestionaron a la SEMOV lo caro y excesivo del transporte público mexiquense, asimismo calificaron de insuficiente y poco seguro por el alto número de saltos y la violencia que se registra todos los días; además de la falta de perspectiva de género, los accidentes, operadores poco capacitados y las rutas mal planeadas<sup>12</sup> y no es para más dado a que el *Reporte trimestral de Quejas interpuestas por usuarias y usuarios del transporte público en el Estado de México* del 01 de julio al 30 de septiembre de 2021 arroja una cifra total de 1,570 quejas<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2020/dic113.pdf>

<sup>11</sup> Disponible en: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/transportistas-que-incumplan-compromisos-podrian-perder-concesion-movilidad-4767477.html>

<sup>12</sup> Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/caro-excesivo-inseguro-transporte-publico-edomex-colectivos>

<sup>13</sup> Disponible en:

<http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/transparencia2021/GR%C3%81FICA%20TRIMESTRAL.pdf>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

Notamos con preocupación como a la fecha de las 168 mil concesiones transporte de este tipo que diariamente transportan a 8 millones de mexiquenses se desconoce el número de unidades que ya cumplen con la regulación requerida para la prestación del servicio, pues no es ningún secreto a voces que el transporte público en la actualidad no opera en condiciones de certidumbre, modernización administrativa o un ambiente propicio para los negocios con servicios amigables a los usuarios además de la notable ausencia de aplicar de manera correcta la tecnología al servicio de la seguridad, esto en virtud de que algunas unidades de transporte aún no se han conectado al Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad (C5).

Recordemos que la inseguridad en el transporte sigue siendo una problemática para la ciudadanía, en efecto el último reporte del *Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP)* informa que en nuestra entidad federativa nuevamente ocupa el primer lugar en la incidencia delictiva del robo a transporte público colectivo, tenido un aumento desde el mes de julio de 2021, acumulando hasta noviembre una cifra de 6,690 incidencias de este delito<sup>14</sup> (eso sin olvidar por supuesto la cifra negra de aquellos que no se denuncian por falta de confianza en las autoridades) siendo los meses marzo, julio, septiembre y octubre en donde se vio más afectada la ciudadanía que hace uso del transporte público. Tampoco podemos pasar por alto que a la fecha que el EdoMéx ocupa el tercer lugar en pasaje más caro del país tan solo por debajo de Nuevo León y Baja California, para muestra de ello se presenta el siguiente cuadro comparativo que incluye a todos los Estados de nuestro país.

N°	Entidad Federativa	Monto por tarifa general al año 2022
1	Nuevo León (N.L.) <sup>15</sup>	\$17.00
2	Baja California (B.C.)	\$15.50

<sup>14</sup> Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1KJEGs1UPHS8DbidreSOQiQ4tPU13Bul/view> pág. 34

<sup>15</sup> Disponible en:

<https://www.nl.gob.mx/campanas/horarios-y-tarifas-autorizadas-para-las-rutas-de-transporte-publico>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

N°	Entidad Federativa	Monto por tarifa general al año 2022
<b>3</b>	<b>Estado de México (Méx)<sup>16</sup></b>	<b>\$12.00</b>
4	Coahuila (Coah)	\$11.00
5	Sinaloa (Sin)	\$11.00
6	Querétaro (Qro)	\$11.00
7	Guanajuato (Gto)	\$11.00
8	Baja California Sur (B.C.S.)	\$10.00
9	Quintana Roo (Q.R.)	\$10.00
10	Durango (Dgo)	\$10.00
11	San Luis Potosí (S.L.P.)	\$9.50
12	Aguascalientes (Ags) <sup>17</sup>	\$9.50
13	Jalisco (Jal)	\$9.50
14	Tabasco (Tab)	\$9.50
15	Hidalgo (Hgo)	\$9.00
16	Michoacán (Mich)	\$9.00
17	Veracruz (Ver)	\$9.00
18	Tamaulipas (Tams)	\$9.00
19	Sonora (Son)	\$9.00
20	Puebla (Pue)	\$8.50
21	Zacatecas (Zac)	\$8.50
22	Guerrero (Gro)	\$8.00
23	Morelos (Mor)	\$8.00
24	Nayarit (Nay)	\$8.00
25	Oaxaca (Oax)	\$8.00
26	Colima (Col)	\$8.00
27	Yucatán (Yuc)	\$7.50
28	Chihuahua (Chih)	\$7.00
29	Tlaxcala (Tlax)	\$7.00

<sup>16</sup> <https://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/Tabla%20de%20tarifa%20aplicable%202020.pdf>

<sup>17</sup> <https://eservicios2.aguascalientes.gob.mx/ssi/dnoticia.aspx?b=1778>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

N°	Entidad Federativa	Monto por tarifa general al año 2022
30	Chiapas (Chis)	\$7.00
31	Campeche (Camp)	\$7.00
32	Ciudad de México (CDMX)	\$6.00

Advertimos que pesar de lo anteriormente manifestado en días recientes acorde con el delegado de la *Cámara Nacional del Autotransporte, Pasaje y Turismo en el Estado de México (CANAPAT)* existe la posibilidad de un nuevo aumento<sup>18</sup>, una petición natural como consecuencia de la inflación, “*pues los precios de los insumos están impactando mucho y se necesitan obligatoriamente para poder operar*”, de esta manera los empresarios del ramo están planteando un nuevo ajuste al pasaje, ya que la emergencia sanitaria por el coronavirus ha dejado con serios estragos a los agremiados<sup>19</sup>. No obstante de lo anterior es nuestro deber como Diputadas y Diputados del bienestar manifestar con mucha responsabilidad que la actual inflación no solo afecta a concesionarios y al sector empresarial, sino también causa estragos en la ciudadanía en general, basta con observar distintos aspectos que previos a la pandemia por el virus SARS-CoV-2 ha venido afectando a miles de mexiquenses, por ejemplo, acorde con la *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2020 (ENIGH)* realizada por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), se desprende:

- Que el uso del transporte sigue ocupando el segundo lugar en gasto corriente (18.7%) aun por encima de los cuidados de salud, servicios de educación, el vestido y el calzado, lo cual es sumamente alarmante.
- Que el promedio del hogar es de 3.55 personas (aproximadamente 4 personas por familia)

<sup>18</sup> Disponible en: <https://edomex.quadratin.com.mx/aumento-a-la-tarifa-del-transporte-afectaria-el-bolsillo-de-todos-canap/>

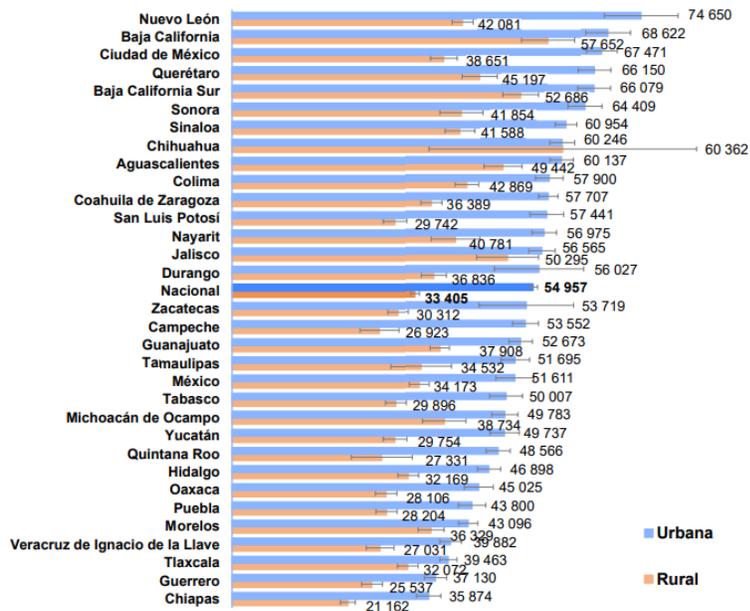
<sup>19</sup> Disponible en: <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/transportistas-alistan-tarifazo-en-edomex-7665040.html>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

- Que las percepciones económicas por trimestre en cada hogar corresponden en mayor medida por ingreso del trabajo (remuneraciones por trabajo subordinado).
- Que el ingreso corriente promedio del EdoMéx es de 51, 611 (zona urbana) y 34, 173 (zona rural), está por debajo del Nacional<sup>20</sup>.

Ingreso corriente promedio por Entidad Federativa Urbana-Rural (Pesos)



FUENTE: INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2020.

También advertimos que Indicadores de Ocupación y Empleo del INEGI determinan que en promedio el mayor nivel de ingresos que perciben las y los mexicanos corresponde entre uno hasta dos salarios mínimos y de un salario mínimo<sup>21</sup>, lo cual por supuesto en ocasiones resulta ser insuficiente para la satisfacción de las necesidades básicas de cada persona, razón por la cual año con año el gobierno federal que encabeza el Lic. Andrés Manuel López Obrador ha permitido el aumento de las percepciones de quienes menos tienen, por ejemplo para el año en curso se

<sup>20</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2020/doc/enigh2020\\_ns\\_presentacion\\_resultados.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2020/doc/enigh2020_ns_presentacion_resultados.pdf) págs. 11, 16, 33 y 41

<sup>21</sup> Disponible en: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/iooe/iooe2021\\_12.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/iooe/iooe2021_12.pdf) pág.7



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

proyecta un salario mínimo general de \$172.87 (ciento setenta y dos pesos 87/100 m.n.) por día<sup>22</sup>, un incremento del 22%.<sup>23</sup>

Una vez teniendo estos datos presentes pongamos un ejemplo, si una familia se conforma de 4 integrantes (dos adultos y dos infantes o adolescentes) dentro del cual cada persona se desplaza en transporte público por motivos de empleo, educación y compras para el hogar, tomando en consideración que el costo de cada pasaje o ruta es de \$12.00 (doce pesos 00/100 m.n) (por los primeros cinco kilómetros) y que el gasto mínimo por ida y vuelta es de \$24.00 (veinticuatro pesos 00/100 m.n) por integrante, aunque por lo general debido a las distancias y los transbordos en algunos casos la cifra es de \$48 (cuarenta y ocho pesos 00/100 m.n) por persona o más y partiendo de la suposición que únicamente una sola persona percibe un salario mínimo vigente, se desprende lo siguiente:

Tabla 1			
Persona	Gasto aproximado al día <sup>24</sup>	Gasto aproximado total por mes <sup>25</sup>	Percepciones mensuales de la familia <sup>26</sup>
Padre	\$24 (veinticuatro pesos)	\$576 (quinientos setenta y seis pesos)	\$5,186.10 (cinco mil, ciento ochenta y seis pesos 10/100 m.n.)
Madre	\$24 (veinticuatro pesos)	\$576 (quinientos setenta y seis pesos)	\$0 (cero pesos)
Hija (o)	\$24 (veinticuatro pesos)	\$480 (cuatrocientos ochenta pesos) <sup>27</sup>	\$0 (cero pesos)

<sup>22</sup> Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5637615&fecha=08/12/2021](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5637615&fecha=08/12/2021)

<sup>23</sup> Disponible en:

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/686336/Tabla\\_de\\_Salarios\\_Minimos\\_vigentes\\_a\\_partir\\_del\\_1\\_de\\_enero\\_de\\_2022.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/686336/Tabla_de_Salarios_Minimos_vigentes_a_partir_del_1_de_enero_de_2022.pdf)

<sup>24</sup> Por concepto de ida y vuelta con una tarifa de \$12.00 (doce pesos 00/100 m.n) por ruta con un gasto mínimo

<sup>25</sup> Los montos pueden variar, ya que por lo general la persona que se desplaza a su fuente de trabajo utiliza el transporte público como mínimo 6 días a la semana, así mismo la persona encargada de las compras para el hogar.

<sup>26</sup> Habitualmente en una familia por diversas cuestiones quien únicamente tiene una fuente de ingresos es el hombre. La situación de los ingresos puede agravarse cuando hay familias con madres solteras.

<sup>27</sup> El monto por concepto de asistir a centros educativos por lo general es menor al de la persona que utiliza el transporte público para llegar a su fuente de trabajo, habitualmente las y los estudiantes únicamente ocupan 5 días a la semana el uso de rutas.



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

Tabla 1			
Persona	Gasto aproximado al día <sup>24</sup>	Gasto aproximado total por mes <sup>25</sup>	Percepciones mensuales de la familia <sup>26</sup>
Hija (o)	\$24 (veinticuatro pesos)	\$480 (cuatrocientos ochenta pesos)	\$0 (cero pesos)
<b>Total</b>	<b>\$96 (noventa y seis pesos)</b>	<b>\$2,112 (dos mil, ciento doce pesos)</b>	<b>\$5,186.10 (cinco mil, ciento ochenta y seis pesos 10/100 m.n.)</b>
<b>Conclusión:</b> Notamos que al mes el monto por gasto en transporte público representa el <u>40.7%</u> del ingreso total percibido por familia.			

Tabla 2			
Persona	Gasto aproximado al día <sup>28</sup>	Gasto aproximado total por mes <sup>29</sup>	Percepciones mensuales de la familia <sup>30</sup>
Padre	\$30 (treinta pesos)	\$720 (setecientos veinte pesos)	\$5,186.10 (cinco mil, ciento ochenta y seis pesos 10/100 m.n.)
Madre	\$30 (treinta pesos)	\$720 (setecientos veinte pesos)	\$0 (cero pesos)
Hija (o)	\$30 (treinta pesos)	\$600 (seiscientos pesos)	\$0 (cero pesos)
Hija (o)	\$30 (treinta pesos)	\$600 (seiscientos pesos)	\$0 (cero pesos)
<b>Total</b>	<b>\$120 (ciento veinte pesos)</b>	<b>\$2,640 (dos mil, seiscientos cuarenta pesos)</b>	<b>\$5,186.10 (cinco mil, ciento ochenta y seis pesos 10/100 m.n.)</b>

<sup>28</sup> Por concepto de ida y vuelta con una tarifa de \$15.00 (quince pesos 00/100 m.n) por ruta con un gasto mínimo

<sup>29</sup> Los montos pueden variar, ya que por lo general la persona que se desplaza a su fuente de trabajo utiliza el transporte público como mínimo 6 días a la semana, así mismo la persona encargada de las compras para el hogar.

<sup>30</sup> Habitualmente en una familia por diversas cuestiones quien únicamente tiene una fuente de ingresos es el hombre. La situación de los ingresos puede agravarse cuando hay familias con madres solteras.



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

Tabla 2				
Persona	Gasto aproximado al día <sup>28</sup>	Gasto aproximado mes <sup>29</sup>	total por	Percepciones mensuales de la familia <sup>30</sup>
<b>Conclusión:</b> Notamos que con una tarifa de quince pesos por transporte al mes el monto por gasto en transporte público representaría el <u>50.9%</u> del ingreso total percibido por familia.				

A pesar de que los anteriores ejemplos se tratan de un cálculo basado en cifras mínimas y que de hecho puede haber dos fuentes de ingresos por familia, no podemos de perder de vista que parte de la población mexiquense vive esta realidad, basta con observar el Informe de pobreza y evaluación 2020 realizado por el *Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL)*, en donde se determina que en el EdoMéx;

- La población en situación de pobreza aumento, pasando de siete millones, treinta y seis mil, punto tres personas (el 41.8% de la población total) a ocho millones, trescientos cuarenta y dos mil, punto cinco personas (48.9% de la población total).
- La población en situación de pobreza extrema aumento, pasando de setecientos ochenta y tres mil, punto seis personas (4.7% de la población general) a un millón cuatrocientos un mil, punto nueve personas (8.2% de la población general)<sup>31</sup>.

Razón por la cual determinamos que el uso del transporte seguirá ocupando el segundo lugar en gasto corriente en las familias, más aún con el incremento que nuevamente se pretende realizar de manera discrecional<sup>32</sup>.

Por otra parte, también somos conscientes de las obligaciones que tienen los concesionarios y transportistas, quienes además de costear su personal tienen que

<sup>31</sup> Disponible en: <https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/EstadodeMexico/Paginas/principal.aspx>

<sup>32</sup> Disponible en: <https://tolucalabellacd.com/2021/12/17/edomex/habra-aumento-transporte-publico-edomex-tarifazo-2022-040993-040494/>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

lidiar con diversos pagos que orillan a realizar ajustes tarifarios que directa e indirectamente dañan los bolsillos de los mexiquenses, pero también hay que ser muy objetivos al manifestar que el actual GEM a pesar de ser la entidad federativa con mayores percepciones económicas dentro de cada paquete fiscal anual de la federación no ha realizado propuestas legislativas o las acciones administrativas suficientes para reducir las enormes necesidades en materia de movilidad, lo cual demuestra una falta de interés y empatía hacia la ciudadanía y al gremio de transporte, autorizar el aumento al pasaje representa tan solo una solución temporal y a corto plazo, pero que, con mucha responsabilidad dejamos en claro no resuelve el problema de fondo.

### III. FUNDAMENTO LEGAL

Entrando en materia jurídica destacamos que el artículo 4 en su párrafo decimoséptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos determina que *toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

También el artículo 124 de la Constitución Federal establece que *las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias*<sup>33</sup>.

De igual forma el artículo 7.3 del Código Administrativo del Estado de México determina que *se considera de utilidad pública e interés general la prestación del servicio público de transporte*<sup>34</sup>.

Que el artículo 4 de la Ley de Movilidad del Estado de México establece que *el derecho humano a la movilidad implica la obligación del Gobierno del Estado y de*

<sup>33</sup> Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>34</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/cod/vig/codvig008.pdf>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

los municipios de realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio y contribuir al desarrollo sustentable del Estado<sup>35</sup>.

De la misma manera dentro de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible particularmente en el Objetivo 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles) se fija la meta 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad<sup>36</sup>.

Sumado a lo anterior y derivado de un estudio comparativo entre los 32 Estados que conforman nuestro país exponemos que Aguascalientes<sup>37</sup>, Coahuila de Zaragoza<sup>38</sup>, Colima<sup>39</sup>, Jalisco<sup>40</sup> y Nayarit<sup>41</sup> prevén en su marco normativo tarifas preferenciales, aspectos a tomar en consideración para el aumento del pasaje, además de la conformación de un órgano colegiado para la actualización de tarifas.

Tampoco podemos soslayar el Dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y de Estudios Legislativos Segunda, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial emitido por el Senado de la Republica de fecha 9 de diciembre de dos mil veintiuno en donde se determina (salvo futuras modificaciones que sean realizadas) que *las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Gacetas Oficiales*

<sup>35</sup> Disponible en: <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/lev/viq/levviq222.pdf>

<sup>36</sup> Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf)

<sup>37</sup> Disponible en: <https://eservicios2.aguascalientes.gob.mx/NormatecaAdministrador/archivos/EDO-18-141.pdf>

<sup>38</sup> Disponible en: [https://congresocoahuila.gob.mx/transparencia/03/Leyes\\_Coahuila/coa259.pdf](https://congresocoahuila.gob.mx/transparencia/03/Leyes_Coahuila/coa259.pdf)

<sup>39</sup> Disponible en: [http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-col/COL-L-MovSus2020\\_08.pdf](http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-col/COL-L-MovSus2020_08.pdf)

<sup>40</sup> Disponible en: <https://congresoweb.congresoal.gob.mx/bibliotecavirtual/busquedasleves/Listado.cfm#Leyes>

<sup>41</sup> Disponible en:

<http://www.contraloria.nayarit.gob.mx/assets/pdf/normateca/40.%20LEY%20DE%20MOVILIDAD%20DEL%20ESTADO%20DE%20NAYARIT.pdf>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

*de las entidades federativas, con la debida anticipación además de que corresponde a las entidades federativa establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares<sup>42</sup>.*

#### IV. PROPUESTA

Una vez manifestado lo anterior, la presente iniciativa tiene como finalidad diversos objetivos que a continuación se mencionan:

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
<p>I. Modificar los ordenamientos legales correspondientes para crear la Comisión Mixta de Tarifas, organismo colegiado facultado para aprobar la fijación y actualización de las tarifas del servicio de transporte público.</p>	<p>1. Implementar un modelo incluyente y democrático para la fijación y actualización de las tarifas del transporte público en el Estado tal y como acontece en otras entidades federativas a efecto de que el gobierno comparta con la ciudadanía, concesionarios, permisionarios, académicos y estudiantes el conocimiento sobre las propuestas de actualización de las tarifas y la responsabilidad en la toma de decisiones.</p> <p>2. Establecer que el Poder Legislativo mediante la persona que presida la Comisión de Comunicaciones y Transportes tenga derecho a voz y voto en la aprobación de las tarifas de transporte público.</p>

<sup>42</sup> Disponible en:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-14-1/assets/documentos/Dict\\_Zonas\\_Expide\\_Ley\\_Gral\\_Movilidad.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-14-1/assets/documentos/Dict_Zonas_Expide_Ley_Gral_Movilidad.pdf) arts. 44 párr. cuarto y 68 fr. XII



OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
<p><b>II.</b> Instituir en la ley de la materia disposiciones que regulen las tarifas del transporte público a efecto de no dejarlo a la discrecionalidad de un reglamento, en virtud de que los reglamentos deben contener disposiciones que detallen el contenido de una ley para su efectiva aplicación sin ir más allá de lo establecido.</p>	<p><b>1.</b> Crear la definición de tarifa, así como la clasificación de diversos tipos.</p> <p><b>2.</b> Regular los casos de excepción de pago de tarifas y descuentos para sectores vulnerables de la población.</p> <p><b>3.</b> Prever tarifas preferenciales y exenciones del pago ante casos emergentes y de contingencia sanitaria.</p>
<p><b>III.</b> Implementar el procedimiento a seguir para la fijación o actualización de las tarifas.</p>	<p><b>1.</b> Erradicar la discrecionalidad en la modificación de tarifas.</p> <p><b>2.</b> Precisar las sanciones por incumplimiento en la aplicación de tarifas aprobadas.</p>
<p><b>IV.</b> Establecer una Partida económica dentro del Presupuesto de Egresos del Estado de México para destinar recursos que subsidien la afectación a la tarifa.</p>	<p><b>1.</b> Crear el Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas (FESAUTT) el cual servirá para potencializar los recursos económicos provenientes del recaudo; coadyuvar en la regulación de unidades de transporte de concesionarios; servir como subsidio de combustible para el transporte público y fungir como amortiguador económico en circunstancias emergentes o contingentes para disminuir y evitar en su</p>



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS
	totalidad la fijación y actualización de nuevas tarifas.

De esta manera, con la presente propuesta legislativa el Grupo Parlamentario de morena demuestra una vez más que es prioridad la atención de los diversos grupos vulnerables que honrosamente representamos, buscando que nuestras propuestas transformen de manera positiva nuestra sociedad mexiquense, así como también permitan seguir construyendo un Estado de bienestar, en virtud de que el transporte público debe tratarse como un bien social y cultural y no como un bien económico de modo que este derecho pueda ser ejercido de manera sostenible para que pueda ser disfrutado por las generaciones actuales y futuras.

Por consiguiente, se somete a la más alta consideración de esta H. LXI Legislatura la siguiente iniciativa con proyecto de Decreto para que de tenerse por correcto y adecuado se discuta, fortalezca y sea aprobada en sus mejores términos.

**ATENTAMENTE**

**DIP. FAUSTINO DE LA CRUZ PÉREZ**

**DIP. EMILIANO AGUIRRE CRUZ**

**DIP. MARÍA DEL CARMEN DE LA ROSA MENDOZA**

**PRESENTANTES**



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario

“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

## GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

DIP. ABRAHAM SARONÉ CAMPOS

DIP. ADRIAN MANUEL GALICIA SALCEDA

DIP. ALICIA MERCADO MORENO

DIP. ANAÍS MIRIAM BURGOS HERNÁNDEZ

DIP. AZUCENA CISNEROS COSS

DIP. BEATRIZ GARCÍA VILLEGAS

DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA

DIP. DANIEL ANDRÉS SIBAJA GONZÁLEZ

DIP. DIONICIO JORGE GARCÍA SÁNCHEZ

DIP. EDITH MARISOL MERCADO TORRES

DIP. ELBA ALDANA DUARTE

DIP. GERARDO ULLOA PÉREZ

DIP. ISAAC MARTÍN MONTOYA MÁRQUEZ

DIP. KARINA LABASTIDA SOTELO



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario

“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**DIP. LOURDES JEZABEL DELGADO FLORES**

**DIP. LUZ MA HERNÁNDEZ BERMUDEZ**

**DIP. VALENTIN GONZÁLEZ BAUTISTA**

**DIP. MARIA DEL ROSARIO ELIZALDE  
VÁZQUEZ**

**DIP. MARCO ANTONIO CRUZ CRUZ**

**DIP. MARIO ARIEL JUAREZ RODRÍGUEZ**

**DIP. MAURILIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ**

**DIP. MAX AGUSTÍN CORREA HERNÁNDEZ**

**DIP. MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER**

**DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ MARTÍNEZ**

**DIP. ROSA MARÍA ZETINA GONZÁLEZ**

**DIP. YESICA YANET ROJAS HERNÁNDEZ**



## PROYECTO DE DECRETO

DECRETO N°: \_\_\_\_

LA H. “LXI” LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO  
DECRETA:

**ARTÍCULO PRIMERO.** – Se reforma el artículo 32 fracción XXIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, para quedar como sigue:

**Artículo 32. ...**

...

I. a XXVIII. ...

**XXIX.** Autorizar y modificar **mediante estudio técnico que elabore el Instituto del Transporte del Estado de México y acorde al procedimiento establecido en la Ley de la materia** las tarifas a que se sujete el servicio público de transporte de pasajeros en las modalidades de colectivo, individual y mixto, **observando en todo momento una política tarifaria congruente que proteja a los grupos sociales más vulnerables**, así como determinar el medio a través del cual los usuarios realizarán el pago de las mismas y los dispositivos con que deberán contar los concesionarios para recabarlas;

**XXX. a XLI. ...**

**ARTÍCULO SEGUNDO.** - Se reforma el primer párrafo del artículo 7.25; el segundo párrafo del artículo 7.27 y se adiciona un segundo párrafo al artículo 7.25, todos del Código Administrativo del Estado de México para quedar como sigue:

**Artículo 7.25.** La Secretaría de Movilidad podrá autorizar y modificar en todo tiempo **rutas, itinerarios, horarios, frecuencias**, así como ordenar el cambio de



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

bases, paraderos y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos, siempre en atención a la satisfactoria prestación del servicio y a las necesidades públicas.

**La autorización y modificación de las tarifas del transporte público de pasajeros se determinará conforme a lo establecido en la Ley de Movilidad del Estado de México.**

**Artículo 7.27. ...**

**Así mismo deberán otorgar tarifas preferenciales con descuentos de un cincuenta por ciento sobre la tarifa actual a personas de tercera edad y estudiantes del Estado con credencial vigente.**

**TERCERO.** – Se adiciona la fracción IV Bis al artículo 2, la fracción XI al artículo 5, el Capítulo Sexto “De la Comisión Mixta de Tarifas para el Transporte Público del Estado de México” y el Capítulo Séptimo “Del Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas” al Título Primero que contiene los artículos 15 Bis, 15 Ter, 15 Quater, 15 Quintus, 15 Sexties y 15 Septies, así como también el Capítulo Cuarto “De la Fijación y Actualización de las Tarifas del Servicio de Transporte Público” al Título Segundo que contiene los artículos 35 Bis, 35 Ter, 35 Quater y 35 Quintus todos a la Ley de Movilidad del Estado de México, para quedar como sigue:

**Artículo 2. ...**

**I. a IV. ...**

**IV. Bis. Comisión o COMIXTAEM: A la Comisión Mixta de Tarifas para el Transporte Público del Estado de México;**

**V. a XVIII. ...**



## Artículo 5. ...

### I. a X. ...

**XI. Transparencia y rendición de cuentas: Poner al alcance de la ciudadanía información relacionada con el uso de recursos públicos y recursos privados derivados de la prestación del servicio de transporte público mediante particulares.**

Toda información relacionada con tarifas del transporte público de pasajeros será considerada como pública, incluyendo la relativa a su recaudo por prestadores del servicio, así como también el estudio, dictaminación, discusión y resolución de sus incrementos.

## CAPÍTULO SEXTO DE LA COMISIÓN MIXTA DE TARIFAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ESTADO DE MÉXICO

**Artículo 15 Bis. La Comisión o COMIXTAEM, es el órgano colegiado para la fijación y actualización de las tarifas del servicio del transporte público, transporte masivo o de alta capacidad y teleférico.**

La Comisión está facultada para expedir su reglamento de funcionamiento, así mismo a efecto de que pueda sesionar de manera valida se requiere la asistencia de más de la mitad de sus integrantes presentes.

**Artículo 15 Ter. La Comisión quedara integrada por:**

**I. Una Presidencia a cargo a la persona titular de la Secretaría, con derecho a voz y voto;**



**II. Una Secretaría Técnica a cargo de la titular o el titular del Instituto del Transporte del Estado de México, con derecho a voz, y**

**III. Vocalías, con derecho a voz y voto, conformadas por:**

**a) La persona que presida la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Legislatura del Estado;**

**b) Una persona representante de los Transportistas;**

**c) Una persona que represente a las y los estudiantes con residencia en el Estado, designada por insaculación, de manera rotativa anual, previa convocatoria que realice la Comisión;**

**d) Una persona que represente a las universidades con residencia en el Estado, designada por insaculación, de manera rotativa anual, previa convocatoria que realice la Comisión;**

**e) Un representante de la sociedad civil en materia de víctimas del transporte público, de manera rotativa anual, previa convocatoria que realice la Comisión, y**

**f) Una persona del sector social que represente al Observatorio Ciudadano de Movilidad;**

**Podrán participar en las reuniones y sesiones de la Comisión con derecho a voz, mediante invitación expresa que formule la Presidencia:**

**a) Un representante de los ayuntamientos de los municipios, según el área geográfica de que se trate;**



b) Los concesionarios y permisionarios que hubieran solicitado la revisión de las tarifas; y

c) Especialistas en la materia.

El cargo de integrante de la Comisión es honorífico, no remunerado, tratándose de las personas servidoras públicas que participen en ella, éste encargo se entiende inherente a su función pública. De igual forma las y los particulares que integren este órgano carecen de la calidad de servidores públicos.

Las y los integrantes propietarios de la Comisión en casos plenamente justificados, podrán designar mediante escrito a un suplente para que asista a las sesiones y reuniones de trabajo, quien tendrá los mismos derechos que la persona propietaria, dicho escrito deberá ser presentado ante la Presidencia por lo menos veinticuatro horas hábiles de anticipación a la realización de la sesión o reunión de trabajo.

## CAPÍTULO SÉPTIMO DEL FONDO ESTATAL AUXILIAR PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y TARIFAS

Artículo 15 Quater. En atención a la mejora del transporte público se crea el Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas por sus siglas FESAUTT, el cual para su regulación, funcionamiento y aplicación de recursos deberá de sujetarse a la presente ley, así como a las respectivas reglas de operación que emita la Secretaría.

El FESAUTT tendrá como únicos objetivos:

I. Potencializar los recursos económicos provenientes del recaudo;



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**II. Coadyuvar desde un diez hasta un veinte por ciento en la regulación de unidades de transporte de concesionarios y permisionarios por concepto de dispositivos, accesorios de seguridad y sistemas de videograbación, previa Solicitud de Apoyo para Regulación de Unidad de Transporte Público que se presente ante la Secretaria, la cual deberá ser resuelta en un plazo máximo de quince días hábiles posteriores a su recepción;**

**III. Servir como subsidio de combustible para el transporte público, mediante convenio que suscriba la Secretaria, concesionarios y permisionarios el cual deberá publicarse con base en los principios de publicidad y transparencia en el Periódico Oficial del Estado. Dicho subsidio deberá ser entregado a quienes se encuentren dentro del Registro Estatal de Transporte Público;**

**IV. Fungir como amortiguador económico en circunstancias emergentes o contingentes a efecto de disminuir en lo mayor posible el aumento a las tarifas de transporte público y en su caso evitar en su totalidad la fijación y actualización de nuevas tarifas.**

**Artículo 15 Quintus. El Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas será administrado por la Secretaría con base en los principios de publicidad, transparencia y rendición de cuentas, además de cumplir en todo momento con los objetivos establecidos en la ley.**

**El FESAUTT deberá rendir un informe detallado de manera semestral a la Secretaria acerca de la situación económica, sus pasivos, activos, ingresos y egresos a efecto de conocer y analizar el cumplimiento de los objetivos, dicho informe deberá ser publicado en el Periódico Oficial del Estado.**

**Artículo 15 Sexties. El patrimonio del FESAUTT se constituirá por:**

**I. La partida económica que designe la Legislatura del Estado dentro del Presupuesto de Egresos del año correspondiente;**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**II. Los ingresos que recaude la Secretaria por motivo de sanciones, infracciones o multas que se generen por incumplimiento de la presente ley y los reglamentos aplicables de la materia;**

**III. Las donaciones realizadas por personas físicas o morales, nacionales o extranjeras;**

**IV. Los ingresos que trimestralmente aporten los concesionarios o permisionarios a la Secretaria las cuales no podrán ser menores al 1.5% de sus percepciones netas;**

**V. Las aportaciones trimestrales que realicen las empresas de redes de transporte en el Estado, las cuales no podrán ser menores al 2% de sus percepciones netas;**

**VI. Aportaciones que realicen los municipios por concepto de multas de tránsito, las cuales no podrán ser menores al 1% de percepciones netas; y**

**VII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto**

**Artículo 15 Septies. De acuerdo con el artículo 15 Quater, del monto total de participaciones que integren el Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas, se deberá distribuir de la siguiente manera:**

**I. Veinte por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción I;**

**II. Treinta por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción II;**

**III. Veinticinco por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción III;**



**IV. Veinticinco por ciento para dar cumplimiento a lo establecido por la fracción IV;**

Dichas partidas podrán ser modificadas en casos extraordinarios y justificados, previo acuerdo que realice la Secretaria y que deberá ser Publicado en el Periódico Oficial del Estado.

## **CAPÍTULO CUARTO DE LA FIJACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**Artículo 35 Bis. Para la fijación y actualización de las tarifas del servicio de transporte público deben observarse los criterios siguientes:**

**I. El interés del público usuario, garantizando el acceso de la población de bajos ingresos económicos a dicho servicio.**

**II. La longitud, tipo y características de la ruta o servicio que se preste, la demanda y las especificaciones del servicio a operar, las características de la superficie de rodamiento y las pendientes de las vías públicas y todos los demás aspectos a los que esté sujeto el itinerario o servicio correspondiente, así como las variables sociales y desarrollo económico de cada región.**

**III. Los costos para cubrir por concepto de:**

**a) Gastos fijos o indirectos que no dependen de la operación del vehículo, sueldos y salarios del personal, capacitación, fondos de liquidación, obligaciones fiscales, seguros de responsabilidad, papelería y arrendamientos;**

**b) Gastos variables o directos que dependen de la operación del vehículo, el precio unitario del combustible energético de que se trate en función de la**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

distancia recorrida, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado;

c) Gastos de inversión que se derivan de la depreciación de las instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos y variables de operación;

IV. Las condiciones físicas en que se encuentren las unidades de transporte público, para el mejoramiento de las condiciones generales del servicio;

V. La reposición vehicular;

VI. Una utilidad razonable para los concesionarios y permisionarios, así como la autosuficiencia financiera del servicio concesionado o permisionado;

VII. Los incrementos del salario mínimo de acuerdo con las resoluciones de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos;

VIII. Las variaciones del Índice Nacional de Precios al Consumidor publicado por el Banco de México;

IX. Aplicación de subsidios que proporcione el Estado; y

X. La demás que señale la presente Ley

**Artículo 35 Ter.** Se entiende por tarifa al precio unitario que las y los usuarios pagan por la utilización de un servicio de transporte público de pasajeros, de carga, arrastre, salvamiento y depósito de vehículos.

Las tarifas del transporte público dentro del Estado serán las siguientes:

I. Tarifa técnica: Es el resultado de los costos de operación de los servicios de transporte, dividida entre la cantidad de usuarios del servicio;



**II. Tarifa pública:** Es el pago que realiza la persona usuaria del transporte público por el servicio recibido, que incluye la tarifa técnica más la utilidad del prestador del mismo; y

**III. Tarifa preferencial:** Es el pago que realiza la persona usuaria que por sus condiciones se encuentra incluido en los supuestos de descuento previstos en esta Ley.

**Artículo 35 Quater.** Los sistemas de transporte público masivo o de alta capacidad y colectivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a personas con discapacidad, así como también a niñas y niños menores de 1.10 metros de altura.

En los vehículos que presten el servicio de transporte público masivo de pasajeros o de alta capacidad, se cobrará el cincuenta por ciento de la tarifa a estudiantes con credencial escolar en época de clases según el calendario escolar oficial.

Por causas de interés público, la Secretaría podrá establecer tarifas preferenciales y exenciones del pago de tarifa, tomando en cuenta circunstancias emergentes o contingentes que ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, las cuales se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal. En este caso, se tomará en cuenta la disponibilidad presupuestal del FESAUTT.

**Artículo 35 Quintus.** Las tarifas del sistema de transporte público se establecerán con base en lo siguiente:

**I. Los concesionarios y permisionarios deberán solicitar a la Presidencia de la Comisión la revisión de las tarifas, debiendo acompañar a su solicitud un**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**estudio que fundamente su petición, el cual debe contener como mínimo lo siguiente:**

- a) Objeto;**
- b) Situación del entorno geográfico en donde se presta el servicio;**
- c) Metodología utilizada;**
- d) Criterios de análisis;**
- e) Cálculo matemático de la tarifa técnica;**
- f) Conclusiones;**

**II. La Presidencia de la Comisión solicitará al Instituto del Transporte del Estado de México la elaboración de un estudio técnico actualizado que contenga, por lo menos, la siguiente información oficial y confiable;**

- a) Estimación de la demanda de cada ruta durante el horario de servicio, en una semana representativa, incluyendo los reportes de ascenso y descenso, cierre de circuito, equipos de control y vigilancia, estudios de movilidad y cobro de la tarifa;**
- b) Inventario de los vehículos que presten el servicio de que se trate, considerando marcas, año de fabricación y tipo de combustible;**
- c) Longitud del recorrido por ruta;**
- d) Estudios de mercado de costos variables y costos de operación, en específico: refacciones, combustibles y mantenimiento, que permitan determinar el costo de operación por la prestación del servicio. Se deberá**



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**incluir pruebas de rendimiento de combustibles por tipos y año de fabricación de los vehículos;**

**e) Costos administrativos, que incluyan la depreciación de los bienes e instalaciones de los concesionarios y permisionarios, así como las remuneraciones a su personal;**

**f) Análisis de la estructura de costos y tarifa para cada tipo de vehículo de características promedio en el sistema de rutas, expresado en costo por kilómetro y por pasajero;**

**g) Análisis del impacto en la tarifa por las variaciones de los principales componentes de la estructura de costos, tales como: demanda, costos, utilidad y descuentos;**

**h) Diagnóstico del servicio que incluya el análisis de la oferta, demanda, la relación entre sí;**

**i) Planes o compromisos para el mejoramiento del servicio, que incluya entre otros aspectos la organización administrativa, equipamiento físico y tecnológico, mantenimiento y renovación de flota vehicular, capacitación, operación, calidad, mejoras y mantenimiento al equipamiento;**

**j) El análisis detallado de los compromisos, de ser el caso, que fueron cumplidos o incumplidos por los concesionarios y permisionarios en relación con la última actualización de las tarifas que les fue autorizada;**

**III. La Comisión analizará la información proporcionada por los solicitantes y el estudio técnico elaborado por el Instituto del Transporte del Estado de México, para lo cual podrá solicitar el auxilio de especialistas en la materia, y determinará mediante un dictamen la factibilidad o no de la actualización de las tarifas;**



La Comisión podrá solicitar, en su caso y en cualquier momento la información complementaria que considere necesaria a fin de contar con mayores elementos para determinar la fijación o actualización de las tarifas existentes;

IV. Las tarifas de transporte público una vez aprobadas por la Comisión se publicarán en el periódico oficial del Estado de México y en dos de los periódicos de mayor circulación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor;

V. Los prestadores del servicio deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás equipamiento auxiliar con acceso a las y los usuarios, la tarifa aprobada de acuerdo al servicio de que se trate;

VI. El incumplimiento de los concesionarios y permisionarios del transporte público de pasajeros en la aplicación de las tarifas, su variación, modificación o alteración respecto a lo autorizado por la Comisión, dará lugar a la aplicación de sanciones previstas en el Código Administrativo del Estado de México, en el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México y demás ordenamientos aplicables a la materia.

## TRANSITORIOS

**PRIMERO.** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

**SEGUNDO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

**TERCERO.** Se derogan las disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.



“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”

**CUARTO.** El Ejecutivo Estatal tendrá un plazo improrrogable de sesenta días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para armonizar sus correspondientes reglamentos con el presente Decreto.

**QUINTO.** La Legislatura del Estado de México deberá asignar los recursos presupuestales necesarios para la constitución del Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas (FESATT). Las Secretarías de Movilidad y de Finanzas deberán llevar a cabo todos los actos necesarios de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables para constituir dicho Fondo, en un plazo de seis meses contados a partir de la asignación presupuestal correspondiente.

**SEXTO.** Las aportaciones e ingresos señalados en las fracciones IV, V y VI del artículo 15 Sexties del Presente Decreto deberán realizarse dentro de los primeros treinta días hábiles a la constitución del FESATT.

**SÉPTIMO.** La Secretaría de Movilidad tendrá un plazo improrrogable de noventa días hábiles posteriores a la constitución del Fondo Estatal Auxiliar para el Transporte Público y Tarifas para emitir las Reglas de Operación correspondientes para su correcto funcionamiento.

**OCTAVO.** La COMIXTAEM tendrá un plazo improrrogable de treinta días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto para constituirse oficialmente.

**NOVENO.** La COMIXTAEM tendrá un plazo de treinta días hábiles con posibilidad de prórroga de diez días más posteriores a su constitución para emitir su reglamento de funcionamiento.

**DÉCIMO** Por única ocasión el Instituto del Transporte del Estado de México deberá emitir en un plazo de quince días hábiles posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto la convocatoria correspondiente para la integración de las vocalías señaladas en el artículo 15 Ter.



Diputadas y Diputados Locales  
Estado de México

Grupo Parlamentario

*“2022. Año del Quincentenario de la Fundación de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México”*

Lo tendrá entendido el Gobernador del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, capital del Estado de México, a los \_\_\_\_ días del mes de febrero del año dos mil veintidós.