



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

Toluca de Lerdo, México, ____ de marzo de 2022

DIPUTADA MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ NEMER
PRESIDENTA DE LA H. LXI LEGISLATURA DEL
ESTADO DE MÉXICO
P R E S E N T E

Diputado Isaac Martín Montoya Márquez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto por 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 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y 68 del Reglamento del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por que se reforma el artículo 5 de la Constitución del Estado Libre y Soberano de México, se reforma el artículo 32, fracción XXIX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México y se adiciona una fracción X, recorriéndose las siguientes, del artículo 17.71 del Código Administrativo del Estado de México, con objeto de establecer el derecho a programas de descuento en apoyo al tránsito y la movilidad asequible para estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad y habitantes de Zonas de Atención Prioritaria, conforme a la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde hace décadas, ante la emergencia de nuevas dinámicas sociales, nuestro país ha vivido un intenso proceso de análisis y discusión parlamentaria que ha llevado a la necesidad de reconocer el derecho humano a la movilidad como una dimensión esencial de la dignidad humana. En tal sentido, proveer de elementos e infraestructura que permita



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

vivir a la población transitar con seguridad y tranquilidad, en entornos libres de violencia y discriminación, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica, género, edad o cualquier otra causa, se ha convertido en una nueva premisa de acción gubernamental.

Como efecto de estas discusiones, desde diciembre de 2020, el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad está reconocido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por su parte, en el Estado de México, el artículo 5 de la Constitución local obliga a la autoridad estatal a garantizar a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo igualmente los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad. La incorporación de la movilidad en ambos textos constitucionales equipara este derecho a otros tan importantes como el de la educación, vivienda, salud, seguridad social y medio ambiente.

Al igual que el resto de los derechos, la posibilidad de una movilidad digna está condicionada por factores socioeconómicos que pueden favorecer o limitar su ejercicio. Por esta razón, al implementar cualquier acción encaminada a su garantía, es necesario considerar un enfoque integral que sea sensible a las características particulares de los entornos en los que viven las personas, así como las alternativas con las que cuentan para llevar a cabo sus desplazamientos. En tal sentido, la protección de la movilidad, como también del libre tránsito, también debe insertarse en el combate de la desigualdad y la generación de inclusión y equidad social, con especial énfasis en los grupos sociales en situación de vulnerabilidad.

Al respecto, es importante tener en cuenta que la Ley General de Desarrollo Social define a estos grupos como aquellos núcleos de población y personas que, por diferentes factores o la combinación de ellos, enfrentan situaciones de riesgo o discriminación que



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

les impiden alcanzar mejores niveles de vida y, por lo tanto, requieren de la atención e inversión del Gobierno para lograr su bienestar. En sentido análogo, la Ley de Desarrollo Social del Estado de México considera como grupos o sectores que merecen especial atención en la elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación de la política de desarrollo social estatal y municipal a la población indígena, mujeres, niñas, niños, adolescentes, adultos mayores, familias de los migrantes, personas con discapacidad o que se encuentren en situación de vulnerabilidad social.

Considerando lo anterior, en el pasado, el gobierno mexicano apoyó la realización del derecho a la movilidad construyendo, operando y dándole mantenimiento a carreteras, caminos rurales y autopistas libres de peaje. Sin embargo, al paso del tiempo y con el arribo de gobiernos insertos dentro de un modelo económico neoliberal, establecieron y concretaron la posibilidad de otorgar concesiones a particulares para construir, operar y administrar carreteras y autopistas de cobro, estableciendo el cobro de un peaje como condición para circular por algunas autopistas, túneles, carreteras y puentes.

En el Estado de México este proceso fue acompasado con el desmantelamiento y privatización de los sistemas ferroviarios nacionales, pues con ello se incentivaba el uso de camiones de carga sobre los servicios del ferrocarril. Lo anterior condujo a la expansión y fortalecimiento de la industria privada de la construcción carretera. De esta forma, la apuesta por el desarrollo de más y mejores carreteras como medio de interconexión tuvo como efecto que el sector de la construcción mexiquense acumulara grandes ganancias a partir de la concepción, proyección, construcción y operación de este tipo de infraestructuras.

Con el paso del tiempo, estos proyectos se hicieron más grandes, implementando innovaciones tecnológicas como vías de seis carriles, instalación de cámaras de vigilancia, luminarias LED, rampas reductoras de velocidad y casetas de cobro



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

electrónico. Sin embargo, con ello también se adoptaron estrategias más invasivas sobre los territorios que ocupaban, hasta el punto en el que algunos proyectos carreteras contemplaban atravesar por la mitad a comunidades enteras, obligando a sus pobladores a someter, aún en sus recorridos cotidianos, su derecho a la movilidad y libre tránsito al pago de una tarifa de peaje.

Esta situación es especialmente grave considerando que el Estado de México cuenta con algunos de los caminos y carreteras de peaje más caros de todo el país, como se observa en la tabla mostrada a continuación. Las cifras que se exhiben nos alertan de la inexistencia de reglas claras sobre el método para determinar tales tarifas, motivo por el cual pueden variar de manera significativa.

Tabla 1. Vías de comunicación más caras del país

No.	Vía	Estado	Longitud (Km.)	Tarifa	Costo por kilómetro
1	Supervía Poniente*	Ciudad de México	8.000	\$82.00	\$10.25
2	Autopista Urbana Norte*	Ciudad de México	9.800	\$88.39	\$9.02
3	Macrolibramiento mexiquense (Remedios-Ecatepec)	Estado de México	12.650	\$75.00	\$5.93
4	Eje metropolitano "Siervo de la Nación"	Estado de México	14.000	\$79.00	\$5.64
5	Libramiento de Xalapa (Banderilla-Miradores)	Veracruz	29.600	\$165.00	\$5.57
6	Perote - Banderilla	Veracruz	30.000	\$165.00	\$5.50
7	Circuito Exterior Mexiquense (Jorobas-Chalco)	Estado de México	87.400	\$475.00	\$5.43
8	Viaducto Bicentenario	Estado de México	21.420	\$113.50	\$5.30
9	La Marquesa - Lerma	Estado de México	12.303	\$63.00	\$5.12
10	Autopista Urbana Sur	Ciudad de México	7.00	\$34.53	\$4.93
11	Circuito Exterior Mexiquense (Tultepec-Chamapa)	Estado de México	35.600	\$174.00	\$4.89



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

12	Libramiento elevado de Puebla	Puebla	15.300	\$73.00	\$4.77
13	Monterrey - Saltillo/Libramiento Norponiente	Nuevo León-Coahuila	49.800	\$236.00	\$4.74
14	Tecate – Tijuana y Lib. de Tijuana	Baja California	29.800	\$140.00	\$4.70
15	La Venta - Chamapa	Estado de México	19.940	\$89.00	\$4.46

*Tarifa en horas pico.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno de México.

A pesar de sus altos costos, en la actualidad no existen mecanismos que permitan a los residentes de comunidades colindantes a las plazas de cobro, transitar por dichas vías sin vulnerar su economía. Esta es una situación que contrasta con el esquema tarifario de residentes implementado en las 29 plazas de cobro de la red operada por Caminos y Puentes Federales. Para acceder a este esquema de tarifas, las y los habitantes de las poblaciones autorizadas solo necesitan presentar una solicitud en el Módulo de Atención a Residentes presentando un conjunto de documentos de fácil acceso, entre los que se incluyen una identificación oficial, carta de residencia emitida por el ayuntamiento respectivo, comprobante de domicilio, factura del vehículo y tarjeta de circulación. Una vez que la autoridad federal lo autorice, los solicitantes sólo deberán adquirir una tarjeta tipo IAVE para disfrutar de los descuentos que correspondan. La existencia de este tipo de mecanismos a nivel federal muestra la factibilidad de implementarlos también en el Estado de México, en beneficio de las familias pobres cuya residencia colinda con las plazas de cobro.

En este sentido es importante resaltar que el estado de Nuevo León cuenta con un programa de residente a través del cual autoriza descuentos de hasta el 40% del pago de peaje por el uso del Periférico del Área Metropolitana de Monterrey (Lincoln, Apodaca



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

y entronques auxiliares)¹. El estado de Guerrero también es beneficiario de este tipo de políticas considerando el descuento de hasta el 50% que CAPUFE aplica en la Autopista del Sol, Ciudad de México-Acapulco, con el objetivo de incentivar el turismo en la región costera de la entidad². Es importante resaltar que, desde hace años, organizaciones de la sociedad civil han emprendido esfuerzos para crear descuentos a grupos vulnerables, como es el caso de Tamaulipas donde en 2016 el Frente Unificador Democrático planteó al Gobierno Federal la autorización de un descuento del 50% a jubilados y personas adultas mayores³.

Por otro lado, el Estado de México también se encuentra entre las primeras entidades federativas con el costo por traslados en transporte público más elevados en el país. Actualmente, la tarifa aplicable por distancia para el servicio colectivo vigente en la entidad considera que, por el solo hecho de abordar una unidad de transporte público, la persona usuaria debe de pagar la cantidad de doce pesos. Como se observa en la tabla que se muestra a continuación, este monto es superior en hasta el 100% de las tarifas implementadas en otros estados.

Tabla 2. Tarifas de transporte pública en diversas entidades federativas

Tarifa por entidad federativa	Costo base
Tarifa base en Puebla	\$6.00
Tarifa base en Tamaulipas	\$6.00
Tarifa base en Campeche	\$7.00
Tarifa base en Chiapas	\$8.00
Tarifa base en Querétaro	\$8.00
Tarifa base en Morelos	\$10.00
Tarifa base en Durango	\$11.00

¹ Consultado en: <https://www.nl.gob.mx/campanas/programa-de-descuentos-en-peaje-de-autopista-periferico> (10 de marzo de 2022).

² Consultado en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/guerrero-pri-propone-descuento-de-50-en-cobro-de-peaje-para-incentivar-turismo> (10 de marzo de 2022).

³ Consultado en: <https://www.sdpnoticias.com/local/tamaulipas/jubilados-descuento-casetas-peaje-piden.html> (10 de marzo de 2022).



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

Tarifa base en Estado de México	\$12.00
---------------------------------	---------

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno de México.

Esta situación es aún más grave al tomar en cuenta que, a pesar del cobro de altas tarifas, las rutas de transporte público continúan operando con unidades en mal estado, mientras que en los recorridos no existen garantías suficientes de seguridad y de infraestructura vial en condiciones mínimas de calidad. Ante este escenario, las y los mexiquenses no tienen más remedio que pagar por un servicio no sólo caro, sino malo. Entre los grupos más afectados por este oneroso esquema tarifario se encuentran los estudiantes, quienes ahora, ante las medidas de regreso a clases presenciales, pronto volverán a utilizar todos los días el transporte público para llegar puntualmente a sus aulas.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, en el Estado de México existen 4,598,971 personas mayores de 3 años que asisten a la escuela, una población que, en su mayoría, ocupa de manera cotidiana el transporte público para dirigirse a sus centros de estudio y volver a sus hogares. Por lo tanto, el compromiso de escuchar a este sector y la posibilidad de implementar programas de descuentos dirigidos a esta población nos permitirá favorecer la economía de casi una tercera parte de las y los mexiquenses. Considerando la relevancia estratégica del derecho a la educación, no sólo para el desarrollo económico de la entidad sino para el bienestar de las familias mexiquenses, el Estado debe hacer todo lo posible para favorecer su pleno ejercicio. Esto incluye la autorización de tarifas de transporte asequibles, sensibles a las necesidades de escolares en situación de desventaja económica y social.

Desafortunadamente, en la actualidad solo existen este tipo de descuentos para alumnos de los campus de la Universidad Nacional Autónoma de México ubicados en el Estado de México, como el Colegio de Ciencias y Humanidades de Naucalpan, las Facultades de



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

Estudios Superiores (FES) Acatlán, en Naucalpan; Iztacala, en Tlalnepantla; Cuautitlán, en los municipios de Cuautitlán y Cuautitlán Izcalli y Zaragoza, en los límites de Ciudad Nezahualcóyotl y la Ciudad de México. También forman parte de este programa de descuentos los alumnos de la Universidad Politécnica del Valle de México, ubicada en Tultitlán, y la Universidad Politécnica de Atlautla, en la región de los volcanes, además de la Universidad Tecnológica de Neza. No obstante, es importante destacar que estos descuentos han sido resultado de las gestiones de los propios centros escolares y no de la voluntad del gobierno mexiquense por apoyar a este sector de la población.

Otros estados han demostrado la viabilidad de implementar descuentos que favorezcan la movilidad de grupos prioritarios o vulnerables. En este orden de ideas, el estado de Sinaloa promovió el año pasado que, a partir del 30 de agosto de 2021, los estudiantes de escuelas públicas de nivel básico, medio superior y superior en modalidad presencial reciban una reducción de \$3.50 (tres pesos 50/100 M.N.) en el cobro de servicios de transporte público⁴. El estado de Querétaro ha ido más allá pues cuenta con una tarifa preferencial para menores de entre tres y seis años, estudiantes, personas con discapacidad y adultos mayores, la cual es de dos pesos⁵. Por su parte, el estado de Veracruz ha intentado ejecutar desde el 2014 un programa de descuentos que atiende al mismo segmento de la población, aunque ha presentado desafíos en su implementación por parte de los operarios del transporte⁶.

Hoy por hoy, los altos costos de las tarifas que predominan en el cobro de casetas de vías de comunicación y en los servicios de transporte público urbano menoscaban el ejercicio pleno del derecho a la movilidad para las y los mexiquenses. En consonancia

⁴ Consultado en: <https://noro.mx/estudiantes-de-sinaloa-tendran-descuento-en-el-transporte-publico/> (10 de marzo de 2022).

⁵ Consultado en: <https://www.codigoqro.mx/2021/11/10/lo-que-debes-hacer-para-acceder-a-la-tarifa-de-2-pesos-en-el-transporte-publico/> (10 de marzo de 2022).

⁶ Consultado en: <https://www.legisver.gob.mx/Inicio.php?p=sliderInfoN&i=7833> (10 de marzo de 2022).



Diputadas y Diputados Locales
Estado de México

**DIP. ISAAC MARTÍN
MONTROYA MÁRQUEZ**
GRUPO PARLAMENTARIO MORENA

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

con el compromiso que hemos asumido de garantizar el bienestar para quienes menos tienen, estamos convencidos que es necesario establecer el acceso a programas de descuento en apoyo al tránsito y la movilidad asequible como un derecho consagrado en nuestra constitución estatal, en beneficio de estudiantes y trabajadores de escasos recursos que deben recorrer todos los días las onerosas plazas de cobro que hay en la entidad. Esta acción constituye pues un cambio sustancial para hacer del desplazamiento urbano ya no una pesada carga contra la economía de las familias, sino motivo de orgullo y satisfacción para toda la población.

A T E N T A M E N T E

ISAAC MARTÍN MONTROYA MÁRQUEZ
DIPUTADO PRESENTANTE

GRUPO PARLAMENTARIO MORENA

**DIP. ANAIS MIRIAM BURGOS
HERNÁNDEZ**

**DIP. ADRIAN MANUEL GALICIA
SALCEDA**



Diputadas y Diputados Locales
Estado de México

**DIP. ISAAC MARTÍN
MONTROYA MÁRQUEZ**
GRUPO PARLAMENTARIO MORENA

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

DIP. ELBA ALDANA DUARTE

DIP. AZUCENA CISNEROS COSS

**DIP. MAURILIO HERNÁNDEZ
GONZÁLEZ**

DIP. MARCO ANTONIO CRUZ CRUZ

**DIP. MARIO ARIEL JUAREZ
RODRÍGUEZ**

DIP. FAUSTINO DE LA CRUZ PÉREZ

DIP. CAMILO MURILLO ZAVALA

**DIP. NAZARIO GUTIÉRREZ
MARTÍNEZ**



Diputadas y Diputados Locales
Estado de México

DIP. ISAAC MARTÍN
MONTROYA MÁRQUEZ
GRUPO PARLAMENTARIO MORENA

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

DIP. VALENTIN GONZÁLEZ BAUTISTA

DIP. GERARDO ULLOA PÉREZ

DIP. YESICA YANET ROJAS
HERNÁNDEZ

DIP. BEATRIZ GARCÍA VILLEGAS

DIP. MARIA DEL ROSARIO ELIZALDE
VAZQUEZ

DIP. ROSA MARÍA ZETINA
GONZÁLEZ

DIP. DANIEL ANDRÉS SIBAJA
GONZÁLEZ

DIP. KARINA LABASTIDA SOTELO

DIP. DIONICIO JORGE GARCÍA
SÁNCHEZ

DIP. MÓNICA ANGÉLICA ÁLVAREZ
NEMER



Diputadas y Diputados Locales
Estado de México

**DIP. ISAAC MARTÍN
MONTROYA MÁRQUEZ**
GRUPO PARLAMENTARIO MORENA

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

DIP. LUZ MA. HERNÁNDEZ BERMUDEZ

**DIP. MAX AGUSTÍN CORREA
HERNÁNDEZ**

DIP. ABRAHAM SARONE CAMPOS

DIP. ALICIA MERCADO MORENO

**DIP. LOURDES JEZABEL DELGADO
FLORES**

**DIP. EDITH MARISOL MERCADO
TORRES**

DIP. EMILIANO AGUIRRE CRUZ

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



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

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

El estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad, **a través de programas permanentes de descuento en apoyo a la movilidad en el transporte público de estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad, así como el tránsito vial de personas cuyo sitio de residencia se ubique en una zona de atención prioritaria aledaña a alguna de las plazas de cobro pertenecientes a la infraestructura vial de cuota estatal.**

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



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

Artículo 32.-...

...

I- XXVIII...

XXIX. Autorizar y modificar las tarifas a que se sujete el servicio público de transporte de pasajeros en las modalidades de colectivo, individual y mixto, 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, **incluyendo la autorización y modificación de tarifas preferenciales en apoyo a la movilidad asequible de estudiantes, personas con discapacidad y personas adultas mayores;**

XXX-XLI...

ARTÍCULO TERCERO. Se adiciona una fracción X, recorriéndose las siguientes, del artículo 17.71, del Código Administrativo del Estado de México, para quedar como sigue:

Artículo 17.71.-...

I-IX...

X. Proponer y ejecutar programas de descuentos en el cobro de tarifas de peaje para personas cuyo sitio de residencia se ubique en una zona de atención prioritaria contigua o aledaña a alguna de las plazas de cobro pertenecientes a la infraestructura vial de cuota estatal.

XXI-XXII...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el periódico oficial Gaceta del Gobierno.



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

SEGUNDO. Se instruye a las Secretarías de Finanzas, Movilidad y al Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares del Estado de México, para que elaboren y presenten ante esta Legislatura, un análisis técnico, económico y estadístico, sobre el porcentaje de descuento idóneo a residentes y población vulnerable, a fin de que en el presupuesto de egresos del siguiente ejercicio fiscal se prevea lo necesario.

TERCERO. El programa de descuentos a grupos vulnerables y residentes deberá de ser publicado en Gaceta de Gobierno Periódico Oficial del Estado de México, en los primeros treinta y un días del mes de enero de cada ejercicio fiscal, previa presentación ante la Legislatura.

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 marzo del año 2022.