



DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
PRESENTE

Quienes suscriben, Diputado Víctor Hugo Lobo Román y Diputada Polimnia Romana Sierra Bárcena; integrantes del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D inciso a); y 30 fracción I inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 fracción LXXIII de la Ley Orgánica del Congreso, así como el 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, ambos de la Ciudad de México, sometemos a la consideración de este H. Congreso la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 7, FRACCIÓN II DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES.

La movilidad es uno de los principales retos de la Ciudad de México para crear acciones que consoliden un sistema de movilidad integral; donde los programas y proyectos de movilidad en nuestra Ciudad se deben orientar a fortalecer el transporte público no contaminante, **atender a quienes más lo necesitan**, disminuir los tiempos de traslado e integrar una red de transporte público amplia, integrada y de calidad.



El **artículo 4 de la Constitución Política** de los Estados Unidos Mexicanos garantiza el **derecho a la movilidad de todas** las personas en condiciones de seguridad. El artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México ratifica este derecho y establece, la jerarquía de movilidad.

La **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, establece también el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos para acceder mediante los diferentes modos de transporte para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso, el objeto de la movilidad será la persona.

Por otro lado, el 15 de mayo de 2019, se reformó el artículo 3º. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con alcances trascendentes en el ámbito de la educación. De dicha reforma se deriva que la educación superior, además de obligatoria, será universal, inclusiva, pública, gratuita y laica.

Una vez reconocida la **gratuidad de la educación** superior en el texto constitucional, corresponde garantizarla y hacerla efectiva a partir del rango que le es inherente como derecho humano. Para ese fin, es necesario asumir como principal marco de referencia normativo y conceptual el artículo 3 de la CPEUM y el artículo 8 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

PROBLEMÁTICA.

De acuerdo con datos contenidos en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), realizada por el INEGI en el año 2020 y cuyos resultados se dieron a conocer en el año 2021, es de destacar la **caída de los ingresos promedio**



trimestrales por familia, a nivel nacional, en el año 2020, con respecto al año 2018, fecha en que se aplicó la anterior ENIGH, pasando estos ingresos de 53,418 pesos en 2018, a 50,309 en 2020, lo que representa una disminución del 4.2% en el periodo mencionado.

En lo que corresponde a la Ciudad de México, en el mismo rubro, es decir, el ingreso promedio trimestral por hogar, disminuyó considerablemente en el periodo de referencia, pasando de 56,917 pesos en 2018, a 39,435 pesos en 2020.

Por lo que respecta al **gasto promedio trimestral por hogar** en transporte público a nivel nacional este tuvo una disminución de 1,776 pesos en 2018, para ubicarse en 1,011 pesos durante 2020.

Para la Ciudad de México, el gasto en ese rubro por hogar también disminuyó en el periodo indicado, pasando de 2,513 pesos a 1,225 pesos.

Esta disminución obedece, sin duda, a los efectos generados por la pandemia en materia de movilidad y desplazamientos de las personas en varios aspectos, como acudir a los centros laborales y a los espacios educativos.

Lo que resalta de esos datos estadísticos es la dramática **reducción de los ingresos trimestrales de los hogares capitalinos**, con su indudable afectación a la calidad de vida de las y los habitantes de esta gran urbe.

En lo que se refiere al **gasto en transporte público**, es de preverse su **tendencia al**



alza, en virtud, entre otros factores, a las enormes distancias a recorrer, debido al actual trazo urbano en la Ciudad de México, así como el paulatino retorno al modelo educativo presencial.

El servicio de transporte público, es aquel que se presta de **manera continua, uniforme, regular y permanente** en las vías públicas para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos y por el cual los usuarios pagan una tarifa previamente aprobada por la autoridad competente.

Retomando el tema central, que guía la propuesta de instrumentar una política social, consistente en buscar **beneficios para una determinada población, dadas sus características comunes**, es conocido que el factor económico opera como una de las principales causas de la deserción escolar a todos los niveles educativos en nuestro país.

La **Encuesta para la Medición del Impacto Covid-19** en la Educación (ECOVID-ED) 2020, aplicada por el INEGI y cuyos resultados se dieron a conocer en el año 2021, arroja los siguientes datos en lo referente a la población no inscrita al ciclo escolar 2020-2021, por motivos de no inscripción y su distribución porcentual según los grupos de edad.

La causa **“por falta de dinero o recursos”** afectó a **2.9 millones de estudiantes**, representando un porcentaje del **13.7% a nivel nacional**, solo superado por otra causa muy parecida “no quiso o no le gustó estudiar”, así como “tenía que trabajar o entró a trabajar”, y “logró su meta educativa”, con el 16.8 % en los dos primeros casos respectivamente, y el 14.8% en la tercera causa.



En lo que se refiere a los rangos de las edades de las y los estudiantes afectados **por la falta de dinero que se vieron obligados a abandonar sus estudios**, los porcentajes son verdaderamente alarmantes, al ubicarse en un 11.8%, en las edades comprendidas de los 16 a los 18 años; **un 48.5% entre los 19 y 24 años**, y un 33.3%, entre 25 a 29 años.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Oficina Regional de Educación para América Latina y el Caribe (OREALC/UNESCO Santiago) resalta que la contracción de la actividad económica, que se proyecta para la región llama a poner urgente atención en la necesidad de salvaguardar el financiamiento como una prioridad fundamental para proteger a los sistemas educativos nacionales de la exacerbación de las desigualdades en el acceso a la educación y la crisis de aprendizaje.

Este horizonte se hace aún más apremiante porque, de acuerdo con cifras disponibles de la UNESCO respecto a 25 países de la región, de no ser por la pandemia el gasto educativo habría aumentado un 3,6% de 2019 a 2020. Dada la contracción económica, la cantidad de recursos disponibles para la educación podría disminuir más del 9% tan solo en 2020 con consecuencias reales en el presupuesto que podrían observarse recién en 2021.

El documento subraya la urgencia de calcular los costos de los sistemas educativos nacionales y priorizar el gasto, así como garantizar la protección de la educación como un derecho humano fundamental y aprovechar el potencial transformador de la educación, no solo para construir sistemas resilientes sino también para contribuir a la recuperación social. El estudio llama a atender especialmente el



riesgo de abandono escolar de los grupos más vulnerables a los efectos de la pandemia y la consecuente crisis sanitaria, social y económica.

En el contexto al que nos hemos referido, con ejemplos a nivel mundial en países con un avance económico innegable, así como en la legislación estatal de Jalisco, que establece en el inciso f de la Fracción IV del artículo 8°. de La **Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco**, en lo referente a los derechos de los pasajeros del transporte público, lo siguiente: “Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad”.

La propuesta que sometemos a consideración de este Congreso, tiene como objetivo fundamental el **colaborar con una población que ha sido gravemente afectada por diversas causas, siendo la de origen económico** la que ocupa un sitio preponderante.

Ante esas condiciones adversas, se plantea establecer en la legislación local aplicable, **la exención del pago correspondiente al uso del transporte público**, operado por la administración pública local, en **beneficio de las y los estudiantes de la Ciudad de México**, en todos los niveles de instrucción escolar, sin detrimento de las finanzas públicas locales, tomando para ello las previsiones presupuestales correspondientes en el Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2023.



ESTUDIO DE IMPACTO FINANCIERO

Conforme a estudio de impacto financiero realizado por la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas del Congreso de la Ciudad de México, en el que se realizó la comparación para estimar el impacto que tendrá el que se otorgue el servicio de transporte de manera gratuita a los estudiantes de todos los niveles de la Ciudad de México; analizó las siguientes variables:

- Matrícula de estudiantes
- Gasto promedio en transporte público por persona

Matrícula de estudiantes Sector Público		Matrícula de estudiantes Sector Privado	
Alumnos		Alumnos	
Educación inicial	10,272	6,072	
Educación preescolar	180,417	52,472	
Educación primaria	646,496	143,160	
Educación secundaria	372,861	65,967	
Educación media superior	398,633	68,397	
Educación superior	383,150	171,840	
Capacitación para el trabajo	86,377	23,656	
Total	2,078,206	519,563	

Fuente: Infografía UFFP



CONGRESO DE LA CIUDAD MÉXICO
II LEGISLATURA



De acuerdo a la tabla anterior, se observa que existen **2,078,206 alumnos en escuelas públicas** y **519,563 alumnos en escuelas privadas**, arrojando un total de **2,597,769 alumnos de manera total**.

De este total de alumnos se descartan de educación inicial (considerando que son menores de 3 años y no pagan cuota de transporte), por lo que el número de alumnos susceptibles de pagar pasaje son 2,581,425.

Otro factor a considerar es el porcentaje de alumnos que utilizan transporte público, por lo que a manera de supuesto se consideraron los siguientes porcentajes, a mayor nivel de escolaridad mayor necesidad de traslado en transporte, quedando de la forma siguiente:

Alumnos de Sector Público y Privado			
	Total de alumnos	% de alumnos que posiblemente utilicen transporte público	alumnos que posiblemente utilicen transporte público
Educación preescolar	232,889	3%	6,967
Educación primaria	789,666	5%	39,483
Educación secundaria	438,828	10%	43,883
Educación media superior	455,030	100%	455,030
Educación superior	554,990	100%	554,990
Capacitación para el trabajo	110,032	100%	110,032
Total	2,581,425		1,210,405

Fuente: Elaboración de la UPHI



La aplicabilidad de la presente iniciativa representaría un costo de 18.2 millones de pesos diarios.

De acuerdo a las cifras reportadas en la Cuenta Pública de la CDMX en el ejercicio 2021, el sistema de movilidad (sólo contemplamos al Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Sistema de Transportes Eléctricos, el RTP y el Metrobús) generaron un monto de ingresos de 21,520.49 millones de pesos.

El costo del Sistema de transporte colectivo metro (el más usado por la población) es de 5 pesos; seguido del Metrobús con un costo de 6 pesos; el camión de RTP que va de 2 a 4 pesos; mientras que los microbuses tienen una tarifa base de 6 pesos y va aumentando según el destino.

De esta manera se estima que los usuarios que regularmente se trasladan de diferentes puntos utilizan al menos dos medios para trasladarse, por lo que un usuario dentro de la Ciudad de México gasta entre **15 y 20 pesos diarios en transporte**.¹

Finalmente, se hace referencia a la Encuesta origen-destino realizada por el Inegi, de la cual se destacan los siguientes resultados:²

¹ <https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Que-el-transporte-no-acabe-con-tu-bolsillo-20220511-0092.html>

² Fuente: Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. Presentación de resultados. INEGI.



- De los 8.26 millones de personas de 6 años y más que residen en la Ciudad de México, el 28.2% son jóvenes entre 6 y 24 años, es decir, 2.32 millones.
- De los 34.56 millones de viajes realizados entre semana, el 18.9% son para ir a la escuela, esto significa 6.52 millones de viajes realizados por personas de 6 años en adelante. (incluye CDMX y ZMVM)
- De los 6.52 millones de viajes que se hacen a la Escuela, el 62% de estos es con el propósito de ir a estudiar, es decir, 4.04 millones de viajes. (incluye CDMX y ZMVM)
- Se realizan **1.69 millones de viajes para ir a la escuela en la Ciudad de México.**

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO Y PRECEPTOS A MODIFICAR.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 7, FRACCIÓN II DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Para mayor claridad de la reforma que se propone, se incluye el siguiente cuadro comparativo.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
DICE:	DEBE DECIR:
Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:	Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:



<p>I. ...</p> <p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;</p> <p>III. a VI. ...</p>	<p>I. ...</p> <p>II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna.</p> <p>A fin de garantizar el principio de gratuidad educativa, se otorgará el servicio gratuito a las y los estudiantes de la Ciudad de México en todos sus niveles;</p> <p>III. a VI. ...</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con Proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 7, fracción II de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

ÚNICO. – Se reforma el artículo 7, fracción II de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. ...

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

A fin de fortalecer el principio de gratuidad educativa, se otorgará el servicio gratuito a las y los estudiantes de la Ciudad de México en todos sus niveles;

III. a VI. ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Remítase a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de Gobierno de la Ciudad de México para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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



CONGRESO DE LA CIUDAD MÉXICO
II LEGISLATURA



TERCERO. Para efecto de garantizar el apoyo a estudiantes activos, la Secretaría de Movilidad, se coordinará con autoridades educativas, instituciones de educación pública y privada a fin de generar un mecanismo de acreditación para la aplicación de esta gratuidad.

ATENTAMENTE

Victor Hugo Lobo Román

DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN.

Polinnia Romana Sierra Bárcena

DIPUTADA POLIMNIA ROMANA SIERRA BÁRCENA.