



**H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**

**PRESENTE.**

Quienes suscribimos, **Jael Argüelles Díaz, Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo, Magdalena Rentería Pérez, Brenda Francisca Ríos Prieto, Elizabeth Guzmán Argueta, Edith Palma Ontiveros, Herminia Gómez Carrasco, Leticia Ortega Mányez, María Antonieta Pérez Reyes, Óscar Daniel Avitia Arellanes, Pedro Torres Estrada y Rosana Díaz Reyes**, en nuestro carácter de Diputadas y Diputados de la Sexagésima Octava Legislatura e integrantes del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, con fundamento en los artículos 68 fracción primera de la Constitución Política del Estado de Chihuahua: 167 fracción primera, 169 y 174, todos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; así como los numerales 75 y 76 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, acudimos ante esta Honorable Asamblea a presentar proposición **con carácter de Punto de Acuerdo a fin de exhortar a la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte para ampliar la cobertura y calidad de Transporte Público en la Zona Poniente de Ciudad Juárez, así como la reanudación de las Sesiones del Consejo Consultivo de Transporte**, lo anterior al tenor de la presente:

**Exposición de motivos**

El artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos impone a todas las autoridades, la obligación de promover, respetar, proteger



y garantizar los derechos humanos, conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

Asimismo, en diciembre de 2020 se reconoció de manera expresa en el artículo 4º constitucional el Derecho Humano a la Movilidad, el cual debe garantizarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este reconocimiento impone responsabilidades específicas a las autoridades, particularmente en lo relativo a la planeación, regulación y supervisión del transporte público.

Para reglamentar este derecho, en mayo de 2022 se promulgó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que dio origen al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042, instrumentos que colocan al transporte público como eje rector para la reducción de desigualdades sociales y territoriales<sup>1</sup>. No obstante, la diferencia entre ley y realidad de las personas usuarias sigue siendo muy grande.

Este avance normativo ha sido impulsado, en buena medida, por la sociedad civil organizada, que durante años ha exigido que la movilidad sea tratada como un derecho y no como un privilegio. Este enfoque es congruente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, que obligan a los Estados a garantizar sistemas de transporte seguros, accesibles, asequibles y

---

<sup>1</sup> Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (2024). Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano. Gobierno de México, p. 7.



sostenibles<sup>2</sup>, obligación que no se satisface con acciones aisladas ni con proyectos parciales.

A nivel local, la Ley de Transporte y la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua establece que el transporte público debe prestarse con regularidad, suficiencia, continuidad y calidad, priorizando el interés público por encima de cualquier lógica meramente económica. Sin embargo, la realidad del servicio en Ciudad Juárez dista considerablemente de estos estándares.

El transporte público es un servicio esencial para la vida cotidiana de la población y un medio indispensable para el ejercicio efectivo de derechos fundamentales como el trabajo, la educación, la salud y el libre desarrollo de la personalidad. Cuando el transporte público se presta en condiciones deficientes o inseguras, muchos derechos se ven vulnerados de manera sistemática.

Se estima que en México se realizan 130 millones de traslados al día, de los cuales, el 80% se llevan a cabo en transporte público.<sup>3</sup>

Estadísticamente las personas con más vulnerabilidad económica son las que hacen mayor uso de los servicios de transporte público, quienes gastan en promedio el 21% de sus ingresos en satisfacer esta necesidad.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Objetivos de Desarrollo Sostenible, Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas. Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.

<sup>3</sup> Suárez Lastra, Manuel y Delgado Campos, Genaro Javier, *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México*, México, UNAM, 2015, pp. 169 y 170.

<sup>4</sup> INEGI, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), 2020.



En el Municipio de Juárez, vecinas y vecinos de diversas colonias, particularmente de la zona poniente de la ciudad, han denunciado de forma reiterada la insuficiente cobertura de rutas de transporte público en las colonias colindantes con el Periférico Camino Real. A esta problemática se suma el mal estado físico y mecánico de numerosas unidades, las cuales presentan fallas evidentes, condiciones de deterioro y falta de mantenimiento adecuado.

Esta situación no solo afecta la calidad del servicio, sino que se traduce en riesgos reales para la integridad física de las personas usuarias. Prueba de la ineficiencia e inoperancia del gobierno es la persistencia de accidentes relacionados con el transporte público pone de manifiesto la falta de una supervisión efectiva y continua por parte de la autoridad estatal, que tiene la obligación de verificar que las unidades cumplan con los estándares mínimos de seguridad vial.

Por otra parte, la ausencia de rutas alimentadoras que conecten estas colonias con el sistema BRT evidencia una política de movilidad fragmentada y excluyente, demostrando el poco interés del Gobierno Estatal en las familias de nuestra ciudad fronteriza. En los hechos, las personas usuarias se ven obligadas a caminar largas distancias, realizar múltiples transbordos o recurrir a medios alternativos más costosos, lo que incrementa sus gastos diarios y tiempos de traslado, afectando de manera directa su economía familiar.

Ello aunado a una falta de perspectiva de género y de infancias, pues mujeres, niña y niños han sido sistemáticamente vulnerados, tanto en el camino hacia



el transporte como en las mismas unidades en donde se han denunciado casos de hostigamiento y abuso sexual.

La narrativa oficial en materia de transporte público se ha concentrado casi exclusivamente en la visibilización del sistema BRT, presentándolo como sinónimo de mejora en la movilidad urbana. Sin embargo, esta visión parcial oculta la realidad que enfrentan miles de personas usuarias que dependen de rutas convencionales, cuyas unidades operan en condiciones precarias, con frecuencias irregulares y sin una supervisión efectiva. El transporte público no se agota en el BRT, y centrar el discurso únicamente en este sistema invisibiliza las carencias estructurales del resto de la red de transporte.

Si bien el transporte público es operado por particulares y personas concesionarias, esta circunstancia no libera al Estado de su obligación constitucional de regular, supervisar y garantizar la adecuada prestación del servicio. La concesión de un servicio público no implica la renuncia del Estado a su responsabilidad, sino la necesidad de ejercerla con mayor rigor.

En Ciudad Juárez, la persistencia de deficiencias en la cobertura, la calidad, la seguridad y el estado de las unidades refleja una actuación insuficiente de la autoridad estatal en el ejercicio de sus atribuciones. La falta de supervisión efectiva ha permitido que unidades en mal estado continúen circulando, poniendo en riesgo a las personas usuarias y normalizando condiciones que no deberían ser aceptables en un Estado que reconoce la movilidad como derecho humano.



El gobierno estatal debe desempeñar un papel determinante en la ejecución de la movilidad urbana, en la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones de las personas concesionarias y en la coordinación con las instancias competentes para asegurar que el transporte público responda efectivamente a las necesidades reales de la población.

Frente a este escenario, resulta indispensable la participación activa de la sociedad civil, no como un ejercicio simbólico, sino como un mecanismo real de incidencia. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce la participación ciudadana como un elemento esencial; sin embargo, cuando las denuncias se acumulan sin respuesta, la participación se convierte en frustración social.

Las y los habitantes del Poniente de Ciudad Juárez han sido claros: el problema existe, persiste y se agrava.

Es por ello, y ante la persistencia de omisiones que afectan directamente el derecho humano a la movilidad, se exhorta a la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte, para que establezca de manera inmediata mesas técnicas y de carácter abierto con la ciudadanía, con el objeto de atender de forma transparente y puntual el legítimo reclamo de las y los habitantes del Poniente de Ciudad Juárez en relación con el transporte público.

Asimismo, se exhorta al Consejo Consultivo de Transporte a retomar de inmediato la periodicidad de sus sesiones, en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua, toda vez que la falta de



sesiones durante más de dos años constituye una omisión que ha contribuido directamente a la desatención de los problemas aquí señalados y muchos otros. Es inconcebible que un órgano que atiende una materia tan importante para la ciudadanía ni siquiera esté operando.

Por todo lo anteriormente expuesto y ante las recurrentes quejas de la ciudadanía, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto con carácter de:

### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.** La Sexagésima Octava Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Chihuahua exhorta respetuosamente a la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte a fin de que atienda lo siguiente:

- I. Dé respuesta de manera inmediata las quejas presentadas por las vecinas y los vecinos de diversas colonias ubicadas en el poniente de Ciudad Juárez, relativas a la limitada disponibilidad de rutas de transporte en esa área.
- II. Convoque a mesas técnicas y de carácter abierto con la participación de la ciudadanía, a fin de establecer rutas alimentadoras que conecten la zona poniente de Ciudad Juárez con el Sistema BRT, así como para ampliar la cobertura del servicio en las colonias colindantes al Periférico Camino Real.
- III. Se reanuden inmediatamente las sesiones del Consejo Consultivo de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Transporte del Estado de Chihuahua, a fin de atender de manera oportuna la problemática vigente en materia de transporte público.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

IV. Refuerce la supervisión, regulación y vigilancia de las personas concesionarias del servicio de transporte público, con el objeto de garantizar el cumplimiento de los estándares de cobertura, frecuencia y calidad previstos en la normatividad aplicable.

**ECONÓMICO.-** Aprobado que sea, remítase el presente acuerdo a las autoridades antes mencionadas.

Dado en el Recinto Oficial del Poder Legislativo, a los veintitrés días del mes de enero del año dos mil veintiséis.

**ATENTAMENTE**

**GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

  
**Jael Argüelles Diaz**

**Edin Cuauhtémoc Estrada Sotelo**

  
**Brenda Francisca Ríos Prieto**

**Magdalena Rentería Pérez**

  
**Elizabeth Guzmán Argueta**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE CHIHUAHUA

**Edith Palma Ontiveros**

**Herminia Gómez Carrasco**

**Leticia Ortega Márquez**

**Óscar Daniel Avitia Arellanes**

**María Antonieta Pérez Reyes**

**Pedro Torres Estrada**

**Rosana Díaz Reyes**

Hoja de firmas correspondiente a la proposición con carácter de Punto de Acuerdo a fin de exhortar a la Secretaría General de Gobierno, a través de la Subsecretaría de Transporte para ampliar la cobertura y calidad de Transporte Público en la Zona Poniente de Ciudad Juárez, así como la reanudación de las Sesiones del Consejo Consultivo de Transporte.