



CONGRESO
ESTADO DE MÉXICO

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO

“2026. Año del Humanismo Mexicano en el Estado de México”.

Toluca de Lerdo, Estado de México, a __ de __ de 2026.

DIP. MARTHA AZUCENA CAMACHO REYNOSO
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
LXII LEGISLATURA DEL H. PODER LEGISLATIVO
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO

P R E S E N T E

Honorable Asamblea:

Quienes suscriben, **JOSÉ ALBERTO COUTTOLENC BUENTELLO, HÉCTOR RAÚL GARCÍA GONZÁLEZ, HONORIA ARELLANO OCAMPO, ALEJANDRA FIGUEROA ADAME, GLORIA VANESSA LINARES ZETINA, CARLOS ALBERTO LÓPEZ IMM, ISAÍAS PELÁEZ SORIA, ITZEL GUADALUPE PÉREZ CORREA Y MIRIAM SILVA MATA**, diputadas y diputados integrantes del **GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO** en la LXII Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28 fracción I, 30, 38 fracción I, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, sometemos a consideración de este órgano legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO PARA QUE REALICE UN ESTUDIO TÉCNICO, OPERATIVO Y DE IMPACTO VIAL SOBRE LA VIABILIDAD DE RECONVERTIR, REDUCIR O ELIMINAR PARCIALMENTE LOS CARRILES DE REBASE DEL SISTEMA MEXIBÚS LÍNEA 1, EN LOS TRAMOS QUE PRESENTAN MAYOR CONGESTIÓN VEHICULAR**, con sustento en la siguiente:



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En las grandes ciudades, la movilidad se ha convertido en uno de los principales retos para garantizar la calidad de vida y el desarrollo. El crecimiento acelerado de la población, el aumento de la flota vehicular y la saturación de las vialidades han hecho indispensable contar con sistemas de transporte público masivos eficientes, seguros y sostenibles. En este contexto, el Bus Rapid Transit (BRT) surgió como un sistema de transporte público que ofrece movilidad urbana rápida. BRT logra estos objetivos utilizando carriles propios o confinados y está ubicado principalmente en ciudades o zonas de alta demanda de transporte.

Este sistema nació en 1974, en la ciudad brasileña de Curitiba, y con el paso de los años, la adaptación flexible a las circunstancias específicas de cada ciudad es uno de los factores centrales de la implementación y éxito del sistema. Actualmente opera en todos los continentes y en ciudades de todo tipo, desde Estambul hasta pequeñas ciudades de Europa, y México no es la excepción.

Específicamente, en el Estado de México, se implementó a partir de 2011 con el objetivo de eficientar y mejorar la movilidad de los municipios que forman parte de la zona conurbana del Valle de México y que, geográficamente, están conectados a la Ciudad de México: Ecatepec de Morelos, Tecámac, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Coacalco de Berriozábal, Tultitlán y Cuautitlán Izcalli.¹

La población del Estado de México, de acuerdo con el último Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)², fue de 16 millones 992 mil 418 habitantes. Los siete municipios antes mencionados concentran más del 28.6 por ciento de la población total, es decir, 4 millones 871 mil 983 habitantes. Este dato es sumamente relevante, ya que sus características sociodemográficas, así como su actividad económica y laboral, llevaron a configurar un sistema de transporte

¹ Sistema de Transporte Masivo y Teleférico. Véase en: <https://sitramytem.edomex.gob.mx/mexibus>

² Data México. Véase en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/mexico-em?redirect=true>



público que respondiera a sus necesidades; además, su planeación e implementación representó un esfuerzo por garantizar el derecho a la movilidad digna.

Fue así como, desde 2011, comenzó a operar el Sistema de Transporte Masivo y Teleférico en la entidad mexiquense a través del Mexibús, un sistema de autobús de tránsito rápido bajo la modalidad de corredores en interconexión con el sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México. Actualmente, este sistema cuenta con 4 líneas:

1. Mexibús 1: Ciudad Azteca - Ojo de Agua, la línea tiene una longitud de 16.8 kilómetros.
2. Mexibús 2: Permite comunicar la Autopista México-Querétaro con la Av. Carlos Hank González (Av. Central); la línea tiene 22.3 kilómetros.
3. Mexibús 3: Chimalhuacán hasta CRETRAM Pantitlán en la Alcaldía Venustiano Carranza de la Ciudad de México; la línea tiene 18.2 kilómetros de recorrido.
4. Mexibús 4: Tecámac – al CETRAM Indios Verdes de la Alcaldía Gustavo A. Madero de la Ciudad de México; la línea consta de 22.3 kilómetros.

Estas cuatro líneas, en 2021, beneficiaban a 373 mil usuarios cada día, pero a 2026, la cifra ha crecido a 407 mil pasajeros diarios. El Mexibús se ha convertido en pieza clave para la movilidad de miles de mexiquenses que se trasladan hacia sus trabajos, escuelas y servicios.

Cabe resaltar que el objetivo central de este transporte público es la movilidad rápida, segura y accesible para las y los usuarios; para cumplir con ello, una de sus características principales es el traslado por medio de carriles exclusivos/confinados. A través de estos es posible reducir tiempos, ordenar el tránsito y disminuir la congestión vial entre autos particulares, demás autobuses de transporte público y motocicletas.

Sin embargo, este sistema enfrenta desafíos. La demanda creciente del servicio ha provocado saturación en cada una de las líneas, generando largas filas y tiempos de



espera que afectan la movilidad de los usuarios. A ello se le suman dos grandes problemáticas: por un lado, la invasión del carril confinado del Mexibús y los accidentes que derivan de este hecho y, por el otro, la falta de evaluaciones técnicas que permitan un mejor diagnóstico sobre el estado actual y desempeño de las cuatro líneas que integran este servicio.

La invasión del carril confinado del Mexibús representa una de las problemáticas más graves y recurrentes de este sistema; esta situación afecta de manera directa el funcionamiento del servicio y pone en riesgo la seguridad, no solo de los usuarios, sino también de peatones y de los propios conductores.

Es preciso señalar que el diseño técnico de este sistema contempla carriles exclusivos para garantizar la circulación ágil y ordenada de las unidades; no obstante, la invasión de estos es cometida no solo por particulares, sino también entre dos o más unidades del propio Mexibús.

Lo anterior resulta preocupante, ya que el problema no termina cuando se invade el carril, sino que deriva en algo más grave: el choque entre unidades y/o el choque entre unidades y particulares; en muchas ocasiones, estos accidentes han dejado personas lesionadas o incluso fallecimientos. Es aquí donde surge el segundo problema, la falta de estudios técnicos recurrentes e integrales que permitan conocer de forma integral el estado de las rutas, estaciones y carriles.

En noviembre de 2025, se llevaron a cabo actualizaciones al Reglamento de Tránsito del Estado de México; en él se establecieron tres tipos de multas por invasión de carril confinado del Mexibús: la multa mínima es de 16 UMAS, equivalente a \$1,876.96 MXN; la media es de 18 UMAS, que son \$2,111.58 MXN; y la máxima es de 20 UMAS, es decir, \$2,346.20 MXN. Sin embargo, a pesar de la actualización de montos y también de las 38 cámaras de lectura de matrículas y detección de velocidades para aplicación de



fotomultas, siguen sin respetarse las normas de tránsito y continúan los accidentes viales.³

Ejemplo de lo anterior es que, en enero de 2026, se dio a conocer que había 70 mil infracciones levantadas por invasión de carril confinado, y que, en promedio, se cometen 2 mil 300 infracciones diarias en torno al Mexibús.

Cabe señalar que las líneas más afectadas son la 1 y la 2; la primera parte de la Terminal Multimodal Azteca Bicentenario en Ecatepec, en Ciudad Azteca, hasta la Terminal Ojo de Agua, en el municipio de Tecámac, pasando por la Avenida Central, con un servicio expreso que conecta con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles. La segunda va de la Terminal Las Américas, en Ecatepec, hasta La Quebrada, en el municipio de Cuautitlán Izcalli.⁴

En estas dos líneas de servicio existe el servicio Exprés del Mexibús, el mismo que fue diseñado para reducir tiempos de traslado. A diferencia del servicio ordinario (que se detiene en todas las estaciones), el servicio exprés realiza paradas en estaciones de mayor demanda, terminales y puntos de conexión con otras estaciones o con el Metro de la Ciudad de México.

Una de sus características principales es el doble carril confinado, esto con el objetivo de rebasar a la unidad que presta el servicio ordinario, sin embargo, existen estaciones donde no hay carril de rebase, por lo que han sucedido accidentes entre unidades, pero también la existencia de dos carriles provoca la invasión por particulares.

Pese a los operativos y aplicación de multas, los accidentes viales en los carriles del Mexibús continúan; ejemplo de esto es que, del 25 de noviembre al 1 de diciembre de 2025, la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México, a través de las

³ Pérez, R. 1 de enero de 2026. Edomex: *Más de 70 mil automovilistas recibirán multas por invadir carril del Mexibús*. LA PRENSA. Véase en: <https://oem.com.mx/la-prensa/metropoli/edomex-mas-de-70-mil-automovilistas-recibiran-multas-por-invadir-carril-del-mexibus-27472666>

⁴ Ibidem.



cámaras de vigilancia y radares instalados, captó 377 mil 495 vehículos que invadieron el carril confinado y circulaban a exceso de velocidad.⁵

El sistema de infracciones no ha sido suficiente para garantizar la seguridad de los peatones, usuarios del Mexibús, conductores de autos particulares, de transporte público concesionado e individual, especializado, vehículos de carga y servicios de emergencia; sobre todo en las estaciones que tienen doble carril, uno para el servicio ordinario y el exprés, ya que su diseño es utilizado como carril de rebase y no para uso exclusivo del sistema.

Esta situación ha puesto en evidencia la responsabilidad que tienen las autoridades para garantizar su correcto funcionamiento, principalmente la Secretaría de Movilidad de la entidad mexiquense, quien, de acuerdo con el artículo 55 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, tiene la facultad de planear, ordenar, formular, dirigir, coordinar, gestionar, evaluar, ejecutar y supervisar las acciones, políticas, programas, protocolos, proyectos y estudios para el desarrollo del sistema integral de movilidad, incluyendo los sistemas de transporte masivo o de alta capacidad, es decir, el Mexibús.

Adicional a lo anterior, la Secretaría de Movilidad estatal también tiene la facultad de regular, capacitar, vigilar, inspeccionar y controlar el uso adecuado de la infraestructura vial y de movilidad en general, con un enfoque de seguridad vial y preferencia al peatón.

Estas dos atribuciones es necesario considerarlas, ya que, ante los múltiples accidentes viales, la congestión vehicular y el uso inadecuado de los carriles confinados del Mexibús, se deben buscar alternativas, no solo para reducir los accidentes, sino también para garantizar que el transporte masivo de la entidad cumpla con su objetivo: traslados rápidos y seguros.

⁵ López, M. 2 de diciembre de 2025. *Más de 8 mil infracciones por invadir el carril del Mexibús en Edomex*. MILENIO. Véase en: <https://www.milenio.com/comunidad/edomex-mas-de-8-mil-infracciones-por-invadir-el-carril-del-mexibus>



Las medidas de vigilancia y sanción son necesarias, pero han demostrado que no son suficientes; por ello se necesitan evaluaciones técnicas integrales para determinar la viabilidad de un rediseño de carriles exclusivos, tanto del servicio ordinario como del exprés, así como de la saturación y demanda de usuarios en cada una de las estaciones.

Una de las líneas más afectadas es la Línea 1, particularmente la Avenida Central Carlos Hank González y vialidades convexas a ella. Esta avenida es el principal corredor vial en el municipio más poblado del Estado de México; su aforo es sumamente alto. Según la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 elaborada por el INEGI, en un día entre semana en Ecatepec se registran 2.47 millones de viajes. Sin considerar el regreso a casa, los propósitos que generan la mayor movilidad son: ir al trabajo, ir a estudiar, ir de compras y llevar o recoger a alguien.⁶

El respeto a estos espacios exclusivos es fundamental, no solo para el funcionamiento de este sistema, sino también para garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas; sin embargo, cuando se permite o se tolera la circulación de vehículos particulares y transporte no autorizado dentro de ellos, se debilita la confianza ciudadana y se compromete la seguridad de los usuarios.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista creemos fundamental que, tanto la Secretaría de Movilidad como la Secretaría de Gobierno, aseguren que el Mexibús opere como un verdadero eje de movilidad ordenada y sustentable en nuestra entidad; asimismo, aseguren que las medidas ya implementadas de vigilancia y sanción mejoren la circulación y orden vial.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a la consideración de este H. Poder Legislativo del Estado de México, para su análisis, discusión y, en su caso, aprobación en sus términos, la presente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL ESTADO**

⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017*. Véase en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>



DE MÉXICO PARA QUE REALICE UN ESTUDIO TÉCNICO, OPERATIVO Y DE IMPACTO VIAL SOBRE LA VIABILIDAD DE RECONVERTIR, REDUCIR O ELIMINAR PARCIALMENTE LOS CARRILES DE REBASE DEL SISTEMA MEXIBÚS LÍNEA 1, EN LOS TRAMOS QUE PRESENTAN MAYOR CONGESTIÓN VEHICULAR.

A T E N T A M E N T E

DIP. JOSÉ ALBERTO COUTTOLENC BUENTELLO
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO



LA H. "LXII" LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 57 Y 61 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO Y 38, FRACCIÓN IV DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO, HA TENIDO A BIEN EMITIR EL SIGUIENTE:

ACUERDO:

PRIMERO.- La H. LXII Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice un estudio técnico integral sobre el funcionamiento de los carriles de rebase del Sistema Mexibús Línea 1, particularmente en la Avenida Central Carlos Hank González y vialidades conexas, a efecto de determinar la viabilidad de eliminar, reconvertir parcial o totalmente los carriles de rebase en carriles compartidos o preferentes, principalmente en aquellos tramos donde se acrediten afectaciones significativas a la movilidad general; de igual forma, a reducir, rediseñar o, en su caso, eliminar el confinamiento físico en los tramos de la Línea 1 donde existan condiciones técnicas que permitan una distribución del espacio vial sin comprometer la seguridad de los usuarios del sistema de transporte público masivo.

SEGUNDO.- La H. LXII Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Seguridad del Gobierno del Estado de México para que, en el ámbito de sus atribuciones, implementen mecanismos alternativos de operación, vigilancia, ordenamiento vial que permitan mantener la eficiencia del transporte público masivo "Mexibús" y, al mismo tiempo, mejorar la circulación vehicular de particulares, transporte público concesionado e individual, especializado, vehículos de carga y servicios de emergencia.



TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

ARTÍCULO SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

La persona titular del Poder Ejecutivo lo tendrá por entendido, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Toluca, Capital del Estado de México, a los ___ días del mes ___ del año dos mil veintiséis.