



Ciudad de México, 29 de mayo de 2026
CCDMX/IIIL/CDM/004/2026

LIC. PEDRO DÍAZ REBOLLAR
TITULAR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES LEGISLATIVAS
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
PRESENTE

En atención al oficio **CCDMX/IIIL/IIIL/355/2026**, y con fundamento en las disposiciones aplicables señaladas en el mismo, me permito remitir el Proyecto de Investigación Anual correspondiente a la Comisión de Desarrollo Metropolitano del Congreso de la Ciudad de México.

El proyecto se presenta bajo el nombre: **"Movilidad e infraestructura metropolitana en la Zona Metropolitana del Valle de México: análisis de las problemáticas regionales y del impacto de las políticas públicas implementadas en la Ciudad de México"**.

Lo anterior, con el objetivo de contribuir al análisis legislativo y al fortalecimiento de las políticas públicas en materia de movilidad, conectividad e infraestructura metropolitana, desde una perspectiva regional e interinstitucional.

Sin más por el momento, agradezco sus atenciones y le reitero mi consideración distinguida.

Alberto Vanegas Arenas

ATENTAMENTE
DIPUTADO ALBERTO VANEGAS ARENAS
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA.





Ciudad de México, 29 de mayo de 2026

Comisión de Desarrollo Metropolitano, III Legislatura
Diputado Alberto Vanegas Arenas
Congreso de la Ciudad de México

Proyecto de Investigación: "Movilidad e infraestructura metropolitana en la Zona Metropolitana del Valle de México: análisis de las problemáticas regionales y del impacto de las políticas públicas implementadas en la Ciudad de México"

Resumen

La presente investigación analiza las principales problemáticas de movilidad e infraestructura en la Zona Metropolitana del Valle de México, entendiendo la movilidad como un derecho llave vinculado al acceso al trabajo, la educación, la salud y la calidad de vida. El estudio aborda fenómenos como la saturación del transporte público, la desigualdad territorial, la expansión urbana desordenada y la falta de coordinación metropolitana entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo. Asimismo, se examinan los programas locales en materia de movilidad, incluyendo la modernización del Metro, la expansión del Cablebús, el fortalecimiento del Metrobús y las estrategias de electromovilidad e infraestructura sustentable.

Contenido

I. Introducción	... 2
II. Contexto metropolitano de la movilidad	... 4
III. Problemáticas metropolitanas de movilidad	... 6
IV. Políticas públicas implementadas por el Gobierno de la Ciudad de México	... 12
V. Beneficios metropolitanos de la infraestructura de movilidad	... 14
VI. Retos pendientes y perspectivas metropolitanas	... 16
VII. Conclusiones	... 17





I. Introducción

En las zonas metropolitanas, el desplazamiento cotidiano de millones de personas no solamente representa una necesidad de traslado, sino una condición indispensable para el acceso efectivo a otros derechos fundamentales como el trabajo, la educación, la salud, la cultura y el espacio público. En ese sentido, el derecho a la movilidad ha evolucionado de una visión meramente relacionada con el transporte hacia una concepción integral vinculada con la calidad de vida, la inclusión social, la sostenibilidad urbana y la justicia territorial.¹

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, la movilidad representa uno de los mayores desafíos públicos debido a la magnitud de su concentración poblacional, la expansión urbana acelerada y la compleja interdependencia territorial existente entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo. De acuerdo con datos oficiales, esta zona metropolitana concentra más de veinte millones de habitantes y constituye el principal núcleo político, económico y administrativo del país, generando diariamente millones de viajes interurbanos que rebasan los límites político-administrativos de cada entidad federativa.²

Dicha dinámica metropolitana ha provocado profundas presiones sobre la infraestructura urbana y los sistemas de transporte, particularmente en un contexto marcado históricamente por procesos de urbanización desordenada, expansión periférica, desigualdad territorial y falta de coordinación regional. Durante décadas, el crecimiento habitacional en municipios conurbados estuvo acompañado de una insuficiente planeación integral en materia de movilidad, lo que derivó en una dependencia estructural hacia los desplazamientos cotidianos hacia la capital del país.³ Como consecuencia, millones de personas enfrentan diariamente largos tiempos de traslado, saturación en los sistemas de transporte público, elevados costos económicos y afectaciones directas a su calidad de vida. Frente a este panorama, la Ciudad de México ha impulsado en los últimos años una serie de políticas orientadas al fortalecimiento, modernización y ampliación de la infraestructura de movilidad bajo una visión centrada en la accesibilidad, la inclusión social y la sustentabilidad urbana. La expansión del Cablebús hacia zonas históricamente marginadas; la modernización del Sistema de Transporte

¹ Organización de las Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, ONU-Hábitat, Quito, 2016.

² Consejo Nacional de Población (CONAPO), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2020*, Gobierno de México, 2023.

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*, edición más reciente.





Colectivo Metro; el fortalecimiento del Metrobús; la renovación de trolebuses y sistemas de electromovilidad; así como la construcción y mantenimiento de infraestructura peatonal, ciclista y vial, representan acciones que buscan reducir brechas territoriales y mejorar las condiciones de traslado de millones de personas usuarias.⁴

La infraestructura de movilidad funciona como un sistema estratégico de articulación regional que beneficia diariamente a habitantes provenientes de municipios metropolitanos, quienes dependen de la conectividad con la capital para acceder a oportunidades laborales, educativas, económicas y de servicios. En consecuencia, la movilidad debe analizarse desde una perspectiva metropolitana integral, entendiendo que los retos de conectividad y transporte requieren mecanismos permanentes de coordinación intergubernamental y planeación regional.⁵

El desarrollo metropolitano exige superar las limitaciones derivadas de la fragmentación institucional y de los distintos modelos normativos existentes entre entidades federativas y municipios conurbados. Si bien se han registrado avances importantes en materia de infraestructura y políticas de movilidad, persisten retos significativos relacionados con la armonización normativa, el financiamiento regional, la integración de sistemas de transporte, la planeación de largo plazo y la consolidación de mecanismos efectivos de gobernanza metropolitana.⁶

Resulta indispensable analizar las principales problemáticas metropolitanas de movilidad y evaluar el impacto de los programas implementados por el Gobierno local en la materia. Esto, permitirá identificar los beneficios sociales, urbanos y territoriales derivados de dichas acciones, así como reconocer áreas de oportunidad para fortalecer los instrumentos legislativos y de coordinación metropolitana orientados a garantizar una movilidad más eficiente, sustentable, accesible y equitativa para la región.

La presente investigación tiene como propósito estudiar la relación entre movilidad, infraestructura y desarrollo metropolitano en la Zona Metropolitana,

⁴ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Programas e informes institucionales en materia de movilidad e infraestructura urbana.

⁵ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, *Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040*.

⁶ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 115; y Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E, relativo al derecho a la movilidad.





haciendo especial énfasis en el impacto regional de las políticas impulsadas en la Ciudad y en la necesidad de consolidar una visión metropolitana que permita enfrentar de manera coordinada los desafíos de conectividad, accesibilidad y sostenibilidad urbana en una de las regiones más complejas y dinámicas del país.

II. Contexto metropolitano de la movilidad

La movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) constituye uno de los principales desafíos estructurales para el desarrollo urbano, económico y social del país. Debido a su complejidad territorial, densidad poblacional y alto nivel de interdependencia regional, la movilidad metropolitana ya no puede entenderse únicamente desde los límites político-administrativos de cada entidad federativa, sino a partir de una visión integral que permita atender de manera coordinada las dinámicas compartidas entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo.⁷

La Zona Metropolitana del Valle de México representa una de las concentraciones urbanas más grandes del mundo y uno de los centros económicos y políticos más importantes de América Latina. Su integración territorial involucra a las dieciséis alcaldías de la Ciudad de México, así como a decenas de municipios mexiquenses e hidalguenses que mantienen una relación permanente de conectividad laboral, educativa, comercial y social con la capital del país.⁸ Esta condición genera diariamente millones de desplazamientos interurbanos que evidencian la existencia de una metrópoli funcional cuya dinámica rebasa los marcos tradicionales de planeación local.

En ese contexto, la interdependencia entre entidades federativas ha convertido a la movilidad en un asunto prioritario de gobernanza metropolitana. Una parte considerable de la población que habita en municipios conurbados se traslada cotidianamente hacia la Ciudad de México para acceder a oportunidades de empleo, educación, servicios de salud y actividades económicas, mientras que la infraestructura de transporte de la capital absorbe una demanda regional cada vez más compleja.⁹ Esta realidad demuestra que la movilidad metropolitana no

⁷ Consejo Nacional de Población (CONAPO), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2020*, Gobierno de México, 2023.

⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, *Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040*.

⁹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*, edición más reciente.





puede atenderse de manera aislada ni fragmentada, ya que las decisiones adoptadas por una entidad impactan directamente en las condiciones de conectividad y desplazamiento de toda la región.

Sin embargo, durante décadas, el crecimiento urbano acelerado y la expansión periférica se desarrollaron sin una planeación metropolitana plenamente articulada. La falta de coordinación e integración regional provocó importantes rezagos en infraestructura, disparidades territoriales y modelos diferenciados de regulación y operación de los sistemas de transporte.¹⁰ Como consecuencia, persisten problemáticas estructurales relacionadas con la saturación del transporte público, la congestión vehicular, los largos tiempos de traslado y las dificultades de conectividad entre zonas periféricas y centrales.

Asimismo, la desigualdad territorial continúa siendo uno de los principales retos metropolitanos en materia de movilidad. Mientras algunas zonas cuentan con mayor cobertura e infraestructura de transporte, millones de personas que habitan en áreas periféricas enfrentan condiciones limitadas de accesibilidad y deben invertir varias horas diarias en sus traslados.¹¹ Esta situación no solamente afecta la calidad de vida de la población, sino que profundiza brechas sociales, económicas y urbanas entre los distintos territorios que integran la metrópoli.

Aunado a ello, las problemáticas de movilidad generan impactos ambientales y urbanos de gran escala. La alta concentración vehicular, las emisiones contaminantes y el uso intensivo de sistemas de transporte con infraestructura insuficiente representan desafíos permanentes para la sostenibilidad de la región metropolitana.¹² En consecuencia, resulta indispensable fortalecer políticas públicas orientadas al desarrollo de sistemas de movilidad sustentables, accesibles e integrados que permitan mejorar las condiciones de conectividad regional y reducir las desigualdades territoriales.

Bajo esa lógica, el desarrollo metropolitano requiere transitar no únicamente hacia esquemas de coordinación institucional, sino también hacia mecanismos efectivos de integración metropolitana. La coordinación implica la colaboración entre distintos órdenes y niveles de gobierno; sin embargo, la integración

¹⁰ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), *Estudios territoriales y urbanos sobre gobernanza metropolitana*, París.

¹¹ Consejo Económico, Social y Ambiental de la Ciudad de México, estudios sobre desigualdad territorial y movilidad urbana.

¹² Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), *Programa para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México*.





metropolitana supone la construcción de políticas, infraestructura, planeación y marcos normativos comunes que reconozcan a la metrópoli como un espacio territorial interdependiente.¹³ Esto significa avanzar hacia modelos de gobernanza que permitan homologar criterios técnicos, regulatorios y administrativos en materia de movilidad, infraestructura y desarrollo urbano.

En ese sentido, resulta fundamental impulsar un marco normativo moderno y adaptado a las nuevas realidades metropolitanas, capaz de responder a los retos contemporáneos de conectividad, crecimiento urbano y movilidad regional. La transformación institucional en materia de movilidad y desarrollo metropolitano exige actualizar las disposiciones jurídicas vigentes, armonizándolas con las nuevas estructuras gubernamentales, organismos de planeación y atribuciones administrativas creadas para atender la complejidad territorial de la Zona Metropolitana del Valle de México.¹⁴

Particularmente, la evolución de las políticas públicas de movilidad en la Ciudad de México y la consolidación de nuevas áreas gubernamentales especializadas en planeación, movilidad sustentable e integración regional hacen necesaria la construcción de instrumentos legislativos que fortalezcan la gobernanza metropolitana y permitan establecer mecanismos permanentes de coordinación e integración entre entidades federativas y municipios conurbados.

Por ello, actualmente se cuenta con un proyecto legislativo orientado a fortalecer el marco jurídico en materia de desarrollo e integración metropolitana, cuyo objetivo consiste en actualizar las bases normativas de coordinación regional, armonizar competencias institucionales y consolidar mecanismos que permitan impulsar políticas públicas metropolitanas con enfoque integral. Dicho proyecto representa una oportunidad para fortalecer la planeación regional, mejorar la articulación intergubernamental y consolidar una visión metropolitana de movilidad acorde con las necesidades actuales de la población y con los desafíos de una de las regiones urbanas más complejas del país.

III. Problemáticas metropolitanas de movilidad

La movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México enfrenta problemáticas estructurales derivadas del crecimiento urbano acelerado, la

¹³ Organización de las Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, ONU-Hábitat, Quito, 2016.

¹⁴ Constitución Política de la Ciudad de México; Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México; y legislación aplicable en materia de movilidad y coordinación metropolitana.





expansión territorial desordenada, el rezago histórico en infraestructura y la falta de mecanismos efectivos de integración regional. Debido a la magnitud poblacional y a la intensa interdependencia económica y social entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo, las deficiencias en materia de movilidad impactan directamente en la calidad de vida de millones de personas y representan uno de los principales retos para el desarrollo metropolitano sostenible.¹⁵

Las dinámicas metropolitanas actuales han evidenciado que los sistemas de transporte y la infraestructura urbana resultan insuficientes frente a la creciente demanda de desplazamientos diarios. A ello se suma la fragmentación institucional y normativa entre entidades federativas, lo que dificulta la construcción de soluciones integrales capaces de responder a las necesidades reales de conectividad regional.

a) Saturación del transporte público y de las vialidades

Uno de los principales desafíos metropolitanos es la saturación de los sistemas de transporte y de la infraestructura vial. El crecimiento demográfico y la expansión de la mancha urbana provocaron un incremento sostenido en la demanda de movilidad, particularmente hacia la Ciudad de México, que continúa funcionando como el principal centro laboral, económico y administrativo de la región.¹⁶

El Sistema de Transporte Colectivo Metro representa uno de los sistemas de movilidad más importantes del país y constituye el eje central del transporte metropolitano; sin embargo, durante años enfrentó problemas relacionados con sobrecarga operativa, falta de mantenimiento integral y deterioro de infraestructura. La alta concentración de usuarios en horas pico genera condiciones de saturación que afectan la eficiencia, seguridad y calidad del servicio, especialmente en líneas que conectan con zonas metropolitanas de alta densidad poblacional.¹⁷

¹⁵ Consejo Nacional de Población (CONAPO), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2020*, Gobierno de México, 2023.

¹⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*.

¹⁷ Sistema de Transporte Colectivo Metro, informes institucionales y diagnósticos operativos.





De igual forma, las principales vialidades metropolitanas presentan niveles permanentes de congestión vehicular derivados del elevado número de automóviles particulares y de la dependencia regional hacia los desplazamientos motorizados. La falta de alternativas suficientes de transporte masivo y la dispersión territorial de los centros habitacionales generan largos tiempos de circulación y afectan considerablemente la productividad económica y la calidad ambiental de la metrópoli.¹⁸

En cuanto al transporte concesionado, persisten problemáticas vinculadas con la fragmentación operativa, la antigüedad del parque vehicular y la heterogeneidad de modelos regulatorios entre entidades federativas. Durante décadas, gran parte del transporte colectivo operó bajo esquemas desarticulados que dificultaron la integración eficiente del sistema metropolitano de movilidad.¹⁹ Esto ha generado desafíos relacionados con seguridad vial, accesibilidad, tiempos de traslado y calidad en la prestación del servicio.

La saturación del sistema de movilidad no solo representa un problema técnico o de infraestructura, sino también una afectación directa al ejercicio de derechos fundamentales. Millones de personas destinan diariamente varias horas a sus traslados, reduciendo el tiempo disponible para actividades familiares, educativas, recreativas y de descanso, lo que impacta negativamente en su bienestar y calidad de vida.

b) Desigualdad territorial y exclusión en el acceso a la movilidad

La desigualdad territorial constituye una de las problemáticas más profundas de la movilidad metropolitana. Mientras algunas zonas centrales cuentan con mayor cobertura de infraestructura, conectividad y alternativas de transporte, amplios sectores periféricos enfrentan condiciones limitadas de accesibilidad y una importante carencia de servicios de movilidad eficientes.²⁰

El crecimiento urbano hacia municipios conurbados y periferias metropolitanas ocurrió, en muchos casos, sin la construcción paralela de infraestructura

¹⁸ Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), *Programa para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México*.

¹⁹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, diagnósticos de movilidad y transporte concesionado.

²⁰ Consejo Económico, Social y Ambiental de la Ciudad de México, estudios sobre desigualdad territorial y accesibilidad urbana.





suficiente de transporte masivo, vialidades y equipamiento urbano. Como consecuencia, millones de personas que habitan en zonas alejadas de los principales centros económicos deben recorrer largas distancias diariamente para acceder a oportunidades laborales, educativas y de servicios.

Diversos estudios han señalado que habitantes de municipios metropolitanos pueden invertir entre tres y cuatro horas diarias en traslados.²¹ Esta situación genera costos económicos y sociales significativos, particularmente para sectores de menores ingresos, quienes dependen en mayor medida del transporte público y destinan una proporción considerable de sus recursos y tiempo al desplazamiento cotidiano.

Asimismo, las brechas territoriales en materia de movilidad profundizan desigualdades históricas relacionadas con desarrollo urbano, acceso a servicios y oportunidades económicas. La falta de conectividad eficiente limita el acceso equitativo al derecho a la ciudad y afecta especialmente a mujeres, personas adultas mayores, personas con discapacidad y población en situación de vulnerabilidad, quienes enfrentan mayores obstáculos para desplazarse de manera segura y accesible.²²

En consecuencia, la movilidad metropolitana debe analizarse también desde una perspectiva de justicia territorial y equidad social, reconociendo que las desigualdades en infraestructura y conectividad reproducen condiciones estructurales de exclusión urbana.

c) Falta de coordinación e integración intergubernamental

Otra de las principales problemáticas metropolitanas radica en la insuficiente coordinación e integración entre los distintos órdenes y niveles de gobierno responsables de la movilidad y el desarrollo urbano. La naturaleza metropolitana de los desplazamientos exige mecanismos permanentes de planeación conjunta; sin embargo, históricamente han prevalecido modelos fragmentados de gestión territorial.²³

²¹ Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), estudios sobre movilidad y tiempos de traslado en zonas metropolitanas.

²² Organización de las Naciones Unidas, Nueva Agenda Urbana, ONU-Hábitat, 2016.

²³ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), *Gobernanza metropolitana y planeación regional*.





La coexistencia de distintos sistemas de transporte, marcos regulatorios y esquemas administrativos entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo ha dificultado la construcción de una política metropolitana integral de movilidad. Cada entidad cuenta con estructuras institucionales y normativas propias, lo que genera diferencias en regulación, tarifas, operación, infraestructura y planeación.²⁴

Esta fragmentación institucional limita la capacidad para atender problemáticas comunes como la conectividad regional, la homologación tecnológica, la integración tarifaria y la expansión coordinada de infraestructura. Asimismo, dificulta el diseño de estrategias metropolitanas de largo plazo orientadas a responder al crecimiento urbano y a las necesidades reales de movilidad de la población.

En ese sentido, resulta necesario avanzar no solamente hacia mayores mecanismos de coordinación administrativa, sino hacia esquemas efectivos de integración metropolitana que permitan consolidar políticas públicas compartidas, instrumentos regionales de planeación y marcos normativos armonizados.²⁵ La movilidad metropolitana requiere instituciones capaces de responder a dinámicas territoriales interdependientes y de construir soluciones regionales sostenibles.

d) Impacto ambiental y congestión vehicular

Las deficiencias en materia de movilidad tienen importantes consecuencias ambientales para la Zona Metropolitana del Valle de México. La alta dependencia hacia el automóvil particular, la congestión vial y los largos tiempos de traslado contribuyen significativamente a la generación de emisiones contaminantes y al deterioro de la calidad del aire.²⁶

La concentración vehicular en la metrópoli representa uno de los principales factores de contaminación atmosférica y tiene efectos directos sobre la salud pública y el medio ambiente. Las emisiones derivadas del transporte impactan en la generación de partículas contaminantes y gases de efecto invernadero,

²⁴ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 115, relativo a competencias municipales y coordinación metropolitana.

²⁵ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, *Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040*.

²⁶ Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), Indicadores metropolitanos de calidad del aire.





agravando fenómenos asociados con cambio climático y deterioro ambiental urbano.²⁷

Asimismo, la congestión vehicular genera pérdidas económicas relacionadas con reducción de productividad, incremento en costos logísticos y consumo excesivo de combustible. La saturación vial también incrementa los niveles de estrés, fatiga y afectaciones a la salud física y mental de la población usuaria.

Frente a este panorama, la movilidad sustentable se ha convertido en un eje prioritario para el desarrollo metropolitano. La expansión del transporte público masivo, la electromovilidad, la infraestructura ciclista y peatonal, así como la reducción de la dependencia vehicular, representan medidas fundamentales para disminuir impactos ambientales y avanzar hacia modelos urbanos más sostenibles.²⁸

e) Infraestructura rezagada y crecimiento urbano desordenado

El rezago histórico en infraestructura constituye otro de los principales desafíos metropolitanos de movilidad. Durante décadas, el crecimiento poblacional y la expansión territorial ocurrieron a una velocidad superior a la capacidad gubernamental para desarrollar infraestructura suficiente y adecuada.²⁹

La falta de mantenimiento integral en distintos sistemas de transporte, vialidades y equipamientos urbanos generó un deterioro acumulado que impactó negativamente en la calidad y eficiencia de los servicios de movilidad. En diversos casos, la infraestructura existente resultó insuficiente para responder al incremento constante de usuarios y a las nuevas dinámicas metropolitanas.

Asimismo, el crecimiento urbano desordenado provocó una expansión habitacional hacia zonas periféricas sin adecuada planeación territorial, incrementando las distancias de traslado y la dependencia hacia sistemas de transporte sobrecargados.³⁰ Esta situación evidenció la necesidad de fortalecer políticas públicas orientadas al desarrollo urbano sustentable y a la integración entre movilidad, vivienda y planeación territorial.

²⁷ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), informes sobre movilidad y sostenibilidad urbana.

²⁸ Gobierno de la Ciudad de México, políticas de electromovilidad y movilidad sustentable.

²⁹ Banco Interamericano de Desarrollo (BID), estudios sobre infraestructura y crecimiento urbano en América Latina.

³⁰ Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México, diagnósticos metropolitanos de desarrollo urbano y movilidad.





En consecuencia, la atención de las problemáticas metropolitanas de movilidad requiere una visión integral que combine inversión en infraestructura, fortalecimiento institucional, coordinación regional y actualización normativa. La movilidad debe asumirse como un componente estratégico del desarrollo metropolitano y como una condición indispensable para garantizar ciudades más accesibles, sostenibles, equitativas e integradas.

IV. Políticas públicas implementadas por el Gobierno de la Ciudad de México

Frente a los desafíos estructurales de movilidad que enfrenta la Zona Metropolitana del Valle de México, el Gobierno de la Ciudad de México ha impulsado durante los últimos años diversas políticas públicas orientadas al fortalecimiento, modernización y expansión de la infraestructura de movilidad bajo una visión sustentable, incluyente y con enfoque de derechos.³¹ Estas acciones no solamente buscan mejorar las condiciones de traslado dentro de la capital, sino también atender las necesidades de conectividad de millones de personas provenientes de municipios metropolitanos que diariamente ingresan a la Ciudad de México.

Uno de los principales ejes de intervención ha sido la modernización del Sistema de Transporte Colectivo Metro, considerado el sistema de transporte masivo más importante del país y uno de los principales articuladores de la movilidad metropolitana. Durante años, el Metro enfrentó rezagos derivados de falta de mantenimiento e infraestructura deteriorada; por ello, se han impulsado procesos de rehabilitación integral, modernización tecnológica y renovación de instalaciones estratégicas.³² Estas acciones buscan mejorar la seguridad operacional, incrementar la eficiencia del servicio y fortalecer la capacidad de atención para millones de usuarios provenientes tanto de la Ciudad de México como de municipios conurbados.

De igual forma, la expansión del Cablebús ha representado una política pública innovadora para reducir desigualdades territoriales y mejorar la conectividad de zonas históricamente marginadas y de difícil acceso. Este sistema de transporte ha permitido disminuir significativamente tiempos de traslado en áreas con

³¹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Programas institucionales de movilidad y electromovilidad.

³² Sistema de Transporte Colectivo Metro, Informes de modernización y rehabilitación.





condiciones topográficas complejas y con limitada infraestructura de movilidad. Además de beneficiar a habitantes de la capital, el modelo de movilidad por teleférico se ha convertido en un referente regional para atender problemáticas metropolitanas de accesibilidad y conectividad social.

Asimismo, el fortalecimiento del Metrobús ha permitido ampliar la cobertura del transporte público masivo mediante corredores de alta capacidad y menores impactos ambientales. La expansión de líneas y la incorporación de unidades menos contaminantes han contribuido a mejorar la conectividad entre distintas zonas de la metrópoli, favoreciendo particularmente a personas usuarias que diariamente se trasladan desde municipios metropolitanos hacia la Ciudad de México.

Otro componente relevante ha sido la modernización del sistema de trolebuses y el impulso a políticas de electromovilidad. La incorporación de nuevas unidades eléctricas y la construcción de corredores de transporte sustentable forman parte de una estrategia orientada a disminuir emisiones contaminantes y fortalecer alternativas de movilidad con menor impacto ambiental. Estas acciones reflejan la transición hacia modelos de transporte más sostenibles y compatibles con los objetivos internacionales en materia de desarrollo urbano y combate al cambio climático.

En materia de movilidad activa, la Ciudad de México ha impulsado el crecimiento de infraestructura ciclista y peatonal como parte de una política integral de accesibilidad y seguridad vial. La ampliación de ciclovías, corredores seguros y espacios públicos orientados a la movilidad no motorizada busca promover medios de transporte sustentables y reducir la dependencia hacia el automóvil particular.

Aunado a ello, se han desarrollado acciones de mantenimiento integral de vialidades primarias e infraestructura urbana estratégica con el objetivo de mejorar condiciones de circulación, seguridad y conectividad regional. La rehabilitación de vías de acceso y corredores metropolitanos resulta fundamental debido a la intensa interacción diaria entre la capital y los municipios conurbados.

Finalmente, la integración tecnológica mediante la Tarjeta de Movilidad Integrada representa uno de los avances más relevantes para la articulación de





distintos sistemas de transporte. Este mecanismo permite facilitar el acceso y uso de diversos medios de movilidad bajo un esquema de interoperabilidad que contribuye a mejorar la experiencia de las personas usuarias y fortalecer la integración del sistema de transporte público.³³

Estas políticas representan esfuerzos relevantes para atender problemáticas históricas de movilidad y avanzar hacia un modelo metropolitano más accesible, sustentable e incluyente. Asimismo, evidencian la importancia de comprender la infraestructura de movilidad como un componente estratégico del desarrollo metropolitano, cuyos beneficios trascienden los límites territoriales de la Ciudad de México y repercuten directamente en la calidad de vida de millones de personas de toda la región.

V. Beneficios metropolitanos de la infraestructura en movilidad

Las políticas de movilidad e infraestructura implementadas en la Ciudad de México han generado impactos que trascienden el ámbito local y producen beneficios metropolitanos relevantes para millones de personas usuarias provenientes tanto de la capital como de municipios conurbados. Debido a la intensa interdependencia regional existente en la Zona Metropolitana del Valle de México, la mejora en los sistemas de transporte y conectividad tiene efectos directos sobre la calidad de vida, la integración territorial y el acceso equitativo a derechos y oportunidades.³⁴

Uno de los principales beneficios ha sido la reducción de tiempos de traslado en diversas zonas de la metrópoli. La expansión y modernización de sistemas de transporte masivo como el Metro, Metrobús, Cablebús y trolebuses ha permitido disminuir tiempos de recorrido, particularmente en áreas periféricas que históricamente enfrentaban condiciones de aislamiento y limitada conectividad.³⁵ Esto representa una mejora sustancial en las condiciones de vida de millones de personas que diariamente realizan largos desplazamientos para acceder a actividades laborales, educativas y de servicios.

Asimismo, la ampliación de infraestructura ha fortalecido la conectividad regional y la articulación entre distintos territorios metropolitanos. La movilidad

³³ Gobierno de la Ciudad de México, Sistema de Movilidad Integrada.

³⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*.

³⁵ Cablebús, reportes de reducción de tiempos de traslado.





constituye un elemento esencial para el funcionamiento económico y social de la región, por lo que la mejora en los sistemas de transporte contribuye directamente a una mayor integración urbana y territorial.³⁶

Otro aspecto relevante es la inclusión de zonas históricamente marginadas dentro de la red de movilidad de la ciudad. Proyectos como el Cablebús y diversos corredores de transporte han permitido acercar infraestructura y servicios a comunidades periféricas con altos niveles de rezago urbano, reduciendo desigualdades territoriales y fortaleciendo el acceso equitativo a oportunidades.³⁷

En materia ambiental, las políticas de electromovilidad y fortalecimiento del transporte público sustentable contribuyen a disminuir emisiones contaminantes y reducir la dependencia hacia el automóvil particular. La incorporación de tecnologías menos contaminantes y la promoción de medios de transporte sustentables representan avances importantes para mejorar la calidad del aire y enfrentar los desafíos ambientales metropolitanos.³⁸

De igual forma, la modernización de infraestructura y el fortalecimiento de políticas de movilidad activa han favorecido mejores condiciones de seguridad vial y accesibilidad urbana. La construcción de espacios peatonales, ciclovías y corredores seguros contribuye a generar entornos urbanos más seguros e incluyentes para la población usuaria.³⁹

En términos sociales, la movilidad constituye un componente indispensable para garantizar el acceso a derechos fundamentales. La mejora en la conectividad regional facilita el acceso más equitativo a servicios de salud, educación, empleo y espacios públicos, particularmente para sectores históricamente excluidos.⁴⁰ En consecuencia, las políticas de infraestructura en movilidad contribuyen al fortalecimiento del derecho humano a la movilidad reconocido en la Constitución Política de la Ciudad de México y consolidan una visión más incluyente y sustentable del desarrollo metropolitano.

³⁶ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, *Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040*.

³⁷ Organización de las Naciones Unidas, *Nueva Agenda Urbana*, ONU-Hábitat, 2016.

³⁸ Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), indicadores de calidad del aire y movilidad sustentable.

³⁹ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, estrategias de seguridad vial.

⁴⁰ Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, apartado E.





VI. Retos pendientes en materia metropolitana

A pesar de los avances registrados en materia de infraestructura y movilidad, persisten importantes retos para consolidar un modelo metropolitano plenamente integrado, eficiente y sostenible. La complejidad territorial de la Zona Metropolitana del Valle de México exige fortalecer mecanismos institucionales, normativos y financieros capaces de responder de manera coordinada a las dinámicas regionales de movilidad.⁴¹

Uno de los principales desafíos consiste en fortalecer la coordinación interestatal entre la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo. Las problemáticas metropolitanas requieren soluciones compartidas y mecanismos permanentes de colaboración que permitan articular políticas públicas, proyectos de infraestructura y estrategias de planeación regional.⁴²

Asimismo, resulta indispensable impulsar esquemas de planeación metropolitana de largo plazo que permitan anticipar el crecimiento urbano y garantizar el desarrollo ordenado de infraestructura de movilidad. La expansión territorial de la metrópoli exige instrumentos técnicos y normativos capaces de responder a las nuevas dinámicas poblacionales y urbanas.⁴³

Otro reto fundamental se relaciona con el financiamiento metropolitano. La magnitud de los proyectos de infraestructura requiere recursos sostenidos y mecanismos financieros que permitan desarrollar obras estratégicas de impacto regional, así como garantizar el mantenimiento integral de los sistemas existentes.⁴⁴

En materia normativa, persiste la necesidad de avanzar hacia procesos de homologación legislativa y administrativa que permitan reducir diferencias regulatorias entre entidades federativas y consolidar una visión integral de movilidad metropolitana. La existencia de distintos modelos de operación y regulación limita la integración eficiente de los sistemas de transporte.⁴⁵

⁴¹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), estudios sobre gobernanza metropolitana.

⁴² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 115.

⁴³ Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México, diagnósticos metropolitanos.

⁴⁴ Banco Interamericano de Desarrollo (BID), estudios sobre infraestructura y financiamiento urbano.

⁴⁵ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, documentos sobre coordinación metropolitana.





La integración tarifaria regional continúa siendo un desafío prioritario para facilitar la movilidad interurbana y reducir costos para las personas usuarias; para consolidar sistemas plenamente interoperables entre distintos medios y territorios metropolitanos.

VII. Conclusiones

La complejidad demográfica y la intensa interdependencia existente en la ZMVM evidencian que los fenómenos de conectividad, infraestructura y desplazamiento cotidiano no pueden atenderse desde una lógica fragmentada o exclusivamente local, sino mediante soluciones integrales sustentadas en una verdadera visión de coordinación e integración metropolitana.

A lo largo de la presente investigación, se identificó que las problemáticas de movilidad en la región responden a procesos históricos de crecimiento urbano desordenado, expansión periférica, desigualdad territorial y rezago en infraestructura pública. La saturación de los sistemas de transporte, los largos tiempos de traslado, la congestión vehicular y las brechas de accesibilidad entre zonas centrales y periféricas continúan impactando directamente en la calidad de vida de millones de personas, particularmente de aquellos sectores sociales que dependen diariamente del transporte público para acceder a oportunidades laborales, educativas y de servicios.

Asimismo, quedó demostrado que la movilidad no debe entenderse únicamente como un asunto técnico vinculado al transporte, sino como una condición indispensable para garantizar el ejercicio efectivo de otros derechos fundamentales. El acceso equitativo a la ciudad, a la educación, al trabajo, a la salud y al espacio público depende en gran medida de la existencia de sistemas de movilidad accesibles, seguros, eficientes y sustentables.

La modernización del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la expansión del Cablebús, el fortalecimiento del Metrobús, la incorporación de unidades eléctricas y el impulso a la movilidad activa reflejan un esfuerzo institucional orientado a transformar el modelo de movilidad bajo principios de sustentabilidad, accesibilidad e inclusión social. Estas acciones han permitido reducir tiempos de traslado, ampliar la conectividad en zonas históricamente marginadas y fortalecer alternativas de transporte menos contaminantes.





No obstante, persisten importantes desafíos relacionados con la gobernanza metropolitana, la homologación normativa, la integración tarifaria y el financiamiento de infraestructura estratégica de largo plazo. La existencia de distintos modelos regulatorios y administrativos entre entidades federativas continúa limitando la consolidación de una política metropolitana plenamente articulada. Por ello, resulta indispensable fortalecer mecanismos permanentes de coordinación intergubernamental capaces de construir estrategias regionales compartidas en materia de movilidad, desarrollo urbano e infraestructura.

El futuro de la movilidad metropolitana dependerá en gran medida de la capacidad institucional para integrar políticas de transporte, planeación territorial, vivienda y sostenibilidad ambiental bajo una perspectiva regional. El crecimiento urbano continuará generando nuevas presiones sobre los sistemas de movilidad, por lo que será necesario consolidar esquemas de planeación de largo plazo orientados a prevenir desigualdades territoriales y garantizar ciudades más conectadas, ordenadas y resilientes. En materia ambiental, la transición hacia modelos de movilidad sustentable representa también una necesidad urgente frente a los desafíos del cambio climático y la contaminación atmosférica que enfrenta la región metropolitana.

Finalmente, la construcción de una metrópoli más equitativa, exige reconocer que la movilidad trasciende límites político-administrativos y demanda instituciones capaces de responder a dinámicas territoriales interdependientes. Fortalecer la gobernanza regional, modernizar el marco normativo y consolidar políticas públicas integrales será indispensable para garantizar el derecho humano a la movilidad y avanzar hacia una ciudad-región más incluyente, conectada y con mejores condiciones de bienestar para toda la población.

Alberto Vanegas Arenas

ATENTAMENTE

DIPUTADO ALBERTO VANEGAS ARENAS

**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA.**

