

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

El suscrito, diputado **ANIBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 99 fracción, II, 100, 101 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente:

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, PARA QUE EN USO DE SUS ATRIBUCIONES LLEVEN A CABO LAS ADECUACIONES PRESUPESTALES PERTINENTES Y ELABOREN UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO URGENTE Y DE MOVILIDAD SUPLENTE A LAS LINEAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, misma que se presenta contemplando el siguiente:

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El Sistema de Transporte Colectivo metro en la Ciudad de México es, desde hace más de 50 años, el medio de transporte primordial en la capital del país, siendo un medio de transporte económico y sustentable, a pesar del crecimiento demográfico que ha tenido la zona metropolitana del Valle de México.

Contando con una red de 12 líneas que prestan servicio alrededor de 5 millones de usuarios al día<sup>1</sup> (hasta antes de la llegada de la pandemia ocasionada por el virus SaRS-Cov-2 y las implicaciones en cuanto al confinamiento y la distanciamiento

<sup>1</sup>

<https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2021-01-22-15-44/metro-principal-transporte-publico-cdmxcuas-ntos-usuarios-mueve-especial>

social), el metro de la Ciudad de México fue planeado para que a estas fechas contara con 15 líneas como mínimo, sin embargo, desde 1997 que la población de la capital decidió elegir a su jefe de gobierno, el desarrollo de nuevas líneas, estaciones y destinos se vio detenida por políticas públicas distintas al desarrollo de la infraestructura, permeando el uso de vehículos de combustión interna mediante la construcción de ejes viales o segundos pisos para que la flotilla vehicular se incrementara en un porcentaje desproporcionado. Si bien, para mitigar el daño ambiental se instauró el programa ambiental “Hoy no Circula”, esto tuvo un impacto negativo, ya que aumentó el parque vehicular particular.

A pesar de que el Sistema de Transporte Colectivo elaboró el Plan Maestro del Metro, como parte del Programa Integral del Transporte y Vialidad 1995-2000, incluyendo una expansión del sistema para los años 2003, 2009 y 2020 y planteando el crecimiento de la red a un total de 15 líneas para el año 2020, la realidad es lamentable, ya que desde 1991 solo se han habilitado 2 líneas siendo la “línea B” entre 1999 y el 2000, así como la famosa línea 12, inaugurada en 2012.

Es cierto también que a lo largo de los años el mantenimiento de la infraestructura y la falta de capacitación adecuada para personal de servicio y de mantenimiento del metro han ocasionado diversos incidentes, pero desde la llegada al poder en la Ciudad de México de la llamada Cuarta Transformación y su mal llamada política de austeridad, los incidentes por falta de mantenimiento se han incrementado significativamente, invirtiendo menos presupuesto en acciones de mantenimiento, como se pudo ver en el año 2019 con un subejercicio en ese rubro por un monto de \$3,298 millones de pesos menor a lo programado para ese ejercicio fiscal<sup>2</sup>.

Hay que recordar también que la cuenta pública del ejercicio 2020 evidenció un subejercicio del presupuesto asignado al Sistema de Transporte Colectivo por un monto cercano a los 500 millones de pesos<sup>3</sup>, asimismo, el despilfarro de recursos que se gastan en programas de escrutinio electoral y política clientelar disfrazados de programas al empleo como los llamados “Servidores de la Ciudad de México”, o los elevados montos aprobados para la promoción personalizada y de comunicación social de la persona que ostenta la Jefatura de Gobierno, se traducen en dinero que se pudo usar para dar mejor mantenimiento a todas las líneas existentes y la

<sup>2</sup> <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/07/04/accidentes-del-metro-desde-2020>

<sup>3</sup>

<https://www.economista.com.mx/politica/Registra-Metro-subejercicio-por-mas-de-500-mdp-en-202020210506-0022.html>

proyección de infraestructura para ampliar la red, así como capacitación a los operadores y personal de servicio, situación que pudo haber prevenido la desgracia de la línea 12, de la cual se desprendió una sección elevada en mayo de 2021 ocasionando la muerte de 26 personas, entre otros sucesos lamentables.

## ANTECEDENTES

1. El Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México se inauguró en 1969, con la finalidad de modernizar los servicios de transporte público en la zona metropolitana, hasta la fecha, el Sistema de Transporte Colectivo cuenta oficialmente con 12 líneas que conectan una longitud de 226.488 kilómetros distribuidos en 195 estaciones, siendo inaugurada la última línea el 30 de octubre de 2012<sup>4</sup>.

2. Derivado del uso y la antigüedad de la infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo, así como los daños ocasionados por los sismos importantes de 1985 y de 2017, se debieron implementar programas especiales para darle un mantenimiento preciso preventivo y correctivo de calidad a las líneas del metro, en

4. Desde la llegada de Claudia Sheinbaum Pardo a la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, los incidentes en la red del Sistema de Transporte Colectivo han impactado en el cierre temporal de varias estaciones y de varias líneas del metro, siendo las más evidentes las siguientes:

- a) 10 de marzo de 2020, en la estación del metro Tacubaya de la Línea 1 se impactaron dos trenes causando lesiones a 41 personas y la muerte de una persona más. Se le atribuye el accidente a una falla en el control de mandos de la unidad, según informes de trabajadores.

<sup>4</sup> <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

específico a aquellas que ya habían tenido reportes por parte de las y los usuarios, sin embargo, desde 2018 el presupuesto al metro no ha incrementado significativamente para el rubro de mantenimiento.

**3.** En el año de 2018, el Gobierno de la ciudad de México, a través del Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, presentó y publicó el Plan Maestro del Metro 2018-2030, mediante el cual se hicieron proyecciones para la ampliación y en su caso renovación y modernización general del sistema integral, sin embargo, no contempló las omisiones en cuanto a la infraestructura que se señalaron en el plan que le antecedió.

- b) 9 de enero de 2021, incendio en el Centro de Control “Buen Tono” en la calle de Delicias, dejando decenas de personas lesionadas, una persona fallecida y afectación a los miles de usuarios de las líneas 1 a 6 por varias semanas debido a la falta de energía.
- c) 12 de enero de 2021, se suspendió el servicio en la Línea A, que corre de la estación los Reyes La Paz a Pantitlán, debido a que uno de los trenes férreos se descarriló en la estación La Paz, producto de las malas condiciones del sistema de rodamiento y la falta de mantenimiento al sistema de cambio de vía.
- d) 28 de abril de 2021, en la Línea 8, cerca de la estación Escuadrón 201, el tren se detuvo por falla en el suministro de energía ocasionado por un corto circuito y usuarios que viajaban en él tuvieron que salir y caminar por el túnel, poniendo en riesgo a las personas más vulnerables.
- e) 3 de mayo de 2021, se desplomó una sección del puente elevado de la línea 12 del metro llamada la “línea dorada” entre las estaciones Olivos y San Lorenzo, en la alcaldía Tláhuac, colapsando un tramo entre la columna 12 y 13, dejando 26 personas muertas y varios lesionados. Se presumen fallas en construcción y falta de mantenimiento.
- f) 13 de enero de 2022, corto circuito dejó sin energía a la Línea 3 (Indios Verdes-Universidad) lo cual provocó retrasos. Trabajadores de mantenimiento señalaron que fue por la edad de los componentes en la red de suministro.
- g) 26 de febrero de 2022, el servicio de cuatro estaciones de la Línea B (de Ecatepec a Ciudad Azteca) fue suspendido por más de dos horas debido a

una falla en el suministro eléctrico, así como hubo un conato de incendio en uno de los locales comerciales que se encuentran en la estación de Pantitlán.

- h) 22 de mayo de 2022, Avería en el sistema eléctrico de la Línea A por falta de mantenimiento provocó la suspensión del servicio en las estaciones Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo y Acatitla, ocasionando caos a miles de usuarios sin que contaran con un plan alternativo de movilidad.
- i) 1 de julio de 2022, en la estación Velódromo de la Línea 9 se presentó un corto circuito que provocó que uno de los trenes se incendiara, por lo que la unidad tuvo que ser retirada de la zona. Se le atribuyó a una “sombriilla” que cayó al sistema de rieles, sin embargo, usuarios en redes sociales le atribuyen el corto circuito a la falta de mantenimiento de la unidad.
- j) 4 de julio de 2022, se documentó un incendio en un tramo de la Línea 2 del Metro, por lo que se quedó sin servicio luego de que se registrara un corto circuito entre las estaciones Xola y Villa de Cortés.
- k) 7 de julio de 2022, usuarios del Sistema de Transporte Colectivo reportaron caos por una falla en el sistema de suministro de energía en la Línea A, que va de Pantitlán a La Paz, dejando varados a miles de usuarios que tuvieron que usar otros medios de transporte.
- l) 9 de julio de 2022, se registra incendio en el túnel llegando a la estación Zapata de la línea 3, que corre de Indios Verdes a Universidad, debido a un corto circuito. No se registró número de víctimas, pero se suspendió el servicio afectando a miles de usuarios, sin que existiera un programa alternativo de transporte para los afectados que sustituyera al metro.

5. El día 27 de junio de 2022, funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo y de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, sostuvieron una reunión con diputadas y diputados integrantes del Congreso de la Ciudad de México, con la finalidad de dar a conocer los pormenores del proyecto de modernización de la línea 1 del metro, así como el plan estratégico de movilidad que se implementará durante el lapso que se lleven a cabo las obras, mismas que tienen como fecha de arranque el 11 de julio de 2022.

Sin embargo, en la reunión no se contempló dar información sobre los montos que se estarán destinando al mantenimiento del resto de la red que integra el sistema

metro, así como tampoco el presupuesto que se tiene destinado para eventos extemporáneos que puedan derivarse por la falta de mantenimiento en las líneas que estarán operando con mayor capacidad por el cierre de la línea 1.

Es por todo lo anterior que al arranque de las obras de modernización de la línea 1 y ante la preocupación de las y los usuarios por los constantes fallos en la red del Sistema de Transporte Colectivo y la cantidad de unidades de transporte público que se pondrán a disposición de los usuarios para subsanar la suspensión del servicio del metro en esa línea, es necesario que las autoridades encargadas de la movilidad en la Ciudad de México, empezando por la Jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum Pardo, tomen las medidas necesarias para redireccionar los recursos presupuestarios que sean necesarios de partidas que no son prioritarias como las asignadas a comunicación social y a los famosos “servidores de la Ciudad”, con el objeto de proporcionar un mayor monto en el presupuesto asignado al Sistema de Transporte Colectivo en el presente ejercicio fiscal, así como a las unidades de transporte público que estarán dando servicio dentro del plan de movilidad para las y los usuarios en el Valle de México, de conformidad con las siguientes:

## CONSIDERACIONES

**PRIMERO.** - Que la Constitución Política de la Ciudad de México garantiza como derecho fundamental la movilidad en su artículo 13, apartado E, numeral 2. Por lo que las autoridades deben, en todo momento, tomar las previsiones correspondientes para evitar la vulneración de este derecho, incluyendo el mantenimiento a todas las unidades de transporte público (propias y concesionadas) y la infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo.

**SEGUNDO.-** Que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México es la dependencia del Poder Ejecutivo local encargada de regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios públicos de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad y las políticas públicas dirigidas a esa materia, incluyendo los planes y programas que sean necesarios

para la mitigación de situaciones en la red de transporte público por sustitución de servicios.

**TERCERO.** – Que el Sistema de Transporte Colectivo, conocido como metro de la Ciudad de México, es un Organismo Público Descentralizado, cuyo objeto es la operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México, pero con proyección fomentar el turismo y la movilidad sustentable, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios, sentando como valores la disciplina financiera y responsabilidad en la aplicación de los recursos.

Concatenado a lo anterior, son atribuciones del Director General de este organismo, formular los programas institucionales, el Programa Operativo Anual y los Presupuestos de Ingresos y Egresos del Organismo y las modificaciones que se hagan a los mismos y presentarlos ante el Consejo de Administración; establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la prestación de los servicios; así como definir e implantar las medidas necesarias para el mejoramiento técnico administrativo y del servicio del Sistema.

**CUARTO.** - Que para el ejercicio fiscal 2022, el proyecto de presupuesto de egresos que se asignó al Sistema de Transporte Colectivo fue de \$18,828,440,719.00 (Dieciocho mil ochocientos veintiocho millones cuatrocientos cuarenta mil setecientos diecinueve pesos 00/100 M.N.), monto que representa el 31.0 por ciento del total de los recursos previstos para las Entidades paraestatales en materia de transporte en la Ciudad de México.

Adicionalmente, se proyectó un monto de \$4,897.65 millones de pesos para obras públicas enmarcadas en el capítulo 6000, que incluyen, entre otras actividades, el mantenimiento a la infraestructura de las estaciones que integran la red del metro, así como un monto por \$5,444,900.00 para el fondo temporal de mitigación de daños ocasionados por la obra de reconstrucción de la línea 12.

No obstante, en el Presupuesto de Egresos se destinaron recursos innecesarios, como por ejemplo los \$153,360,000.00 para el programa Servidores de la Ciudad de México (SERCDMX), cuya actividad operativa no es prioritaria. El presupuesto de Egresos también proyecta un gasto de \$541,562,630.00 por concepto de servicios de comunicación social y publicidad, monto que tampoco es justificable dada su naturaleza, así como un monto de \$97,543,412.00 por concepto de servicios de traslado y viáticos, mismos que han servido primordialmente para los viajes de funcionarios públicos del gobierno de la Ciudad de México para apoyar campañas electorales y para la promoción del ejercicio de revocación de Mandato en otras entidades.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno la siguiente:

### **PROPOSICIÓN DE PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**

**PRIMERO. – SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE, DE CONFORMIDAD CON SUS ATRIBUCIONES, INSTRUYA A QUIEN CORRESPONDA PARA QUE SE REASIGNE PARTE DEL PRESUPUESTO ASIGNADO A PROGRAMAS QUE NO SON PRIORITARIOS PARA EL DESARROLLO, ASÍ COMO DE PARTIDAS PRESUPUESTALES QUE REPRESENTAN UN GASTO INNECESARIO, CON LA FINALIDAD DE OTORGAR UN FONDO ADICIONAL PARA LAS ACCIONES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO URGENTE A LA RED DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

**SEGUNDO. – SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE ENTREGUE AL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN UN PLAZO NO MAYOR A 30 DÍAS, UN INFORME PRECISO Y PORMENORIZADO DEL GASTO QUE SE HA EROGADO BAJO LOS CONCEPTOS DE APOYOS TEMPORALES POR LOS DAÑOS DE LA LÍNEA 12,**

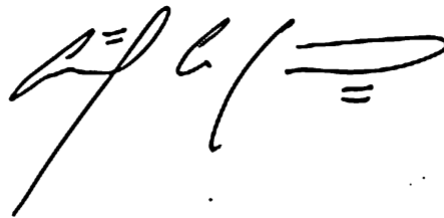


**O SUS SIMILARES, ASÍ COMO UN INFORME DETALLADO DE CÓMO SE HA GASTADO EL RECURSO PREVISTO PARA VIAJES Y VIATICOS.**

**TERCERO.- SE EXHORTA AL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE LLAME A COMPARECER AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, PARA QUE INFORME EL PLAN DE VIALIDAD QUE SE VA A IMPLEMENTAR PARA MITIGAR LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1, ASÍ COMO LOS PLANES EMERGENTES POR CIERRES TEMPORALES DE LAS LINEAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y QUE INCLUYA UN INFORME RESPECTO DE LA CANTIDAD DE UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE SE TIENEN PREVISTAS PARA MITIGAR LOS CIERRES TEMPORALES O IMPREVISTOS DE ESTACIONES DEL METRO, CONTEMPLANDO LAS QUE YA SE ENCUENTRAN EN OPERACIÓN POR EL CIERRE DE LA LÍNEA 12.**

**CUARTO. - SE EXHORTA AL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE LLAME A COMPARECER AL TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA, PARA QUE INFORME Y DÉ CUENTA DEL ESTADO DE MANTENIMIENTO QUE GUARDA LA RED DEL SISTEMA METRO, ASÍ COMO EL PLAN PARA PREVENIR AFECTACIONES FUTURAS POR FALTA DE MANTENIMIENTO.**

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 12 días del mes de julio de 2022.



07 / 11 / 2022





189.146.172.138



## Registro de auditoría

<b>TÍTULO</b>	firma pa
<b>NOMBRE DE ARCHIVO</b>	proposición PA ma...to metro CDMX.pdf
<b>ID DE DOCUMENTO</b>	8505c6c6d388a36f04fca52fdb47ff67d21fe9b9
<b>FORMATO FECHA REGISTRO AUDITORÍA</b>	MM / DD / YYYY
<b>ESTADO</b>	● Firmado

### Historial del documento

 ENVIADO	<b>07 / 11 / 2022</b> 17:29:13 UTC	Enviado para su firma a Anibal Alexandro Cañez Morales (anibal.canez@congresocdmx.gob.mx) por anibal.canez@congresocdmx.gob.mx
 VISUALIZADO	17:29:20 UTC IP: <b>07 / 11 / 2022</b> 17:29:30 UTC IP: 189.146.172.138	Visualizado por Anibal Alexandro Cañez Morales (anibal.canez@congresocdmx.gob.mx) Firmado por Anibal Alexandro Cañez Morales (anibal.canez@congresocdmx.gob.mx)
 FIRMADO	<b>07 / 11 / 2022</b> 17:29:30 UTC	IP: 189.146.172.138
 COMPLETADO		El documento se ha completado.