

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA**

**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA**

**CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**III LEGISLATURA**

**PRESENTE.**

**DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ**, Diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, Apartado D, inciso a), f) y r); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Órgano Legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de lo siguiente:

### **TÍTULO DE LA PROPUESTA**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

#### **I. OBJETIVO DE LA INICIATIVA**

La presente iniciativa tiene como objetivo otorgar a los diputados integrantes del Congreso de la Ciudad de México la facultad de nombrar a través de la mayoría calificada a la persona titular del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

#### **II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Desde su fundación en 1969 y hasta hoy en día el metro de la Ciudad de México es la parte medular del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México ya que cuenta con 12 líneas, 195 estaciones y más de 4,025 vagones que mueven en la actualidad a casi 3 millones de pasajeros diariamente.

El objetivo del sistema de transporte colectivo metro de acuerdo con la página web del gobierno de la Ciudad de México es el de proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.

Aunque en estos últimos años tras el abandono por parte de las autoridades los problemas dentro de las instalaciones del transporte han incrementado de manera sumamente considerable. Los problemas van desde fallas, retrasos o incluso el cierre de estaciones.

Evidentemente los principales afectados por esto son los usuarios quienes reportan problemas tales como lentitud en el servicio, falta de mantenimiento a las instalaciones y escaleras eléctricas sin operar.

Actualmente la persona titular del Sistema de Transporte Colectivo METRO es nombrada y removida libremente por el o la titular de la Jefatura de Gobierno y ante los últimos casos de incapacidad por parte de los que tomaron el cargo, se busca que sea el Congreso de la Ciudad quien elija a la próxima persona titular de tan importante organismo.

### **III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO.**

NO APLICA.

#### IV. ARGUMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.

##### *a. Del Metro de la Ciudad de México*

El METRO de la Ciudad de México es considerado uno de los instrumentos más útiles para trasladar por la capital del país a los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México (la cual comprende a la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo).

De acuerdo con las cifras publicadas en la página del gobierno de la Ciudad de México, durante el año 2023 el sistema de transporte colectivo metro trasladó a un total de 1,027,778,339 usuarios<sup>1</sup>.

En los últimos dos sexenios ocurrieron tres choques del Metro, el cierre de la Línea 12 del Metro por mantenimiento y por la caída de un tramo elevado, así como diversas suspensiones por incendios de zapatas, en el Puesto Central de Control (PCC) y fallas en el suministro eléctrico.

##### *b. Principales Tragedias del Metro*

Desde su fundación en 1969 hasta el 2023 el metro de la Ciudad de México ha sido escenario de múltiples tragedias que lastimosamente le han costado la vida a cientos de mexicanos, a continuación, sin embargo, estos sucesos se exacerbaron en los dos últimos sexenios. Se deja un listado de estos acontecimientos<sup>2</sup>:

- Estación Viaducto, Línea 2 (azul), 1975

<sup>1</sup> <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

<sup>2</sup> <https://mexico.as.com/actualidad/metro-cdmx-accidentes-a-lo-largo-de-la-historia-del-metro-n/>

A seis años de su inauguración se registró el primer accidente (y más mortífero hasta la fecha) en el Metro. 31 personas fallecidas y 70 heridas fue el saldo que dejó un choque en la estación Viaducto.

➤ Estación Oceanía, Línea 5 (amarilla), 2015

El lunes 4 de mayo de ese año, a las 6:00 de la tarde, en parte gracias a una intensa granizada aquel día y en parte por errores humanos ocurrió otra colisión de trenes dejó a 12 personas heridas y ninguna fallecida.

➤ Estación Politécnico, Línea 5 (amarilla), 2016

El martes 9 de marzo de ese año se descarrilaron los dos últimos vagones de un tren que circulaba de la terminal de la Línea 5, Politécnico, hacía Instituto del Petróleo. Para este accidente no se reportaron personas lesionadas.

➤ Estación Tacubaya, Línea 1 (rosa), 2020

El 11 de marzo, a las 11:37 de la noche se registró una colisión entre dos trenes en la Línea 1. Según los testigos, el tren estaba llegando a la estación Observatorio cuando empezó a moverse en reversa impactando violentamente contra otro tren que se encontraba detenido en la parada de Tacubaya.

➤ Línea 12 (dorada), 2021

El lunes 3 de mayo del 2021, a eso de las 10:00 de la noche, entre las estaciones Olivo y Tezonco, un tramo de las vías elevadas se desplomó, causando la muerte de 26 personas y dejando 100 lesionados.

“No hay impunidad para nadie”, dijo el presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, en una conferencia ofrecida en Palacio Nacional el día después de la tragedia, cosa que a día de hoy sigue sin cumplirse.

De acuerdo con la investigación hecha por el portal Mexicanos Contra la Corrupción descubrimos que, ante esta tragedia, familiares de las víctimas presentaron una denuncia ante la Fiscalía General de Justicia de la CDMX.

En mayo de 2022 la empresa noruega DNV, encargada de realizar peritajes sobre las causas del desplome, emitió un tercer informe en el que declaró que las fallas en las inspecciones y el mantenimiento del Metro fueron causas concurrentes de la tragedia.

El 25 de octubre de 2021 se iba a llevar a cabo la audiencia inicial para imputar a distintos ex funcionarios por el desplome de la Línea 12. Sin embargo, la audiencia fue aplazada más de tres veces y fue hasta julio de 2022 que ésta se llevó a cabo.

En abril de 2022, Grupo Carso llegó a un acuerdo reparatorio con 14 familias de las víctimas.

Hay diez ex funcionarios que enfrentan un proceso penal por esta tragedia. Sin embargo, ninguno ha obtenido una sentencia condenatoria<sup>3</sup>. Sobresale el caso de la Exdirectora del Metro, Florencia Serranía Soto, que ni siquiera compareció ante un Ministerio Público para testificar sobre la tragedia de la Línea 12 y mucho menos fue sujeta a alguna Sanción Administrativa por el accidente del cual ella fue responsable como titular del METRO.

### ***c. Problemas del día a día para los usuarios***

El METRO, después de considerarse durante décadas un modelo de transporte público a seguir para otros sistemas de transporte similares en el resto del planeta, debido al austericidio y la disminución del presupuesto con la llegada del Gobierno de Claudia Sheinbaum, el incremento en los tiempos de traslados, la saturación de vagones, la falta de aires acondicionado, mal funcionamiento de escaleras eléctricas, inseguridad, falta de

---

<sup>3</sup> <https://contralacorrupcion.mx/tablero-de-la-impunidad/linea-12/>

higiene y otros problemas se volvieron una constante que ya caracteriza lamentablemente a este servicio.

Para los usuarios del transporte colectivo metro, el hacer uso de éste día con día se vuelve un verdadero viacrucis

#### ***d. Últimos incidentes dentro de las instalaciones***

Ante el evidente abandono por parte de las autoridades, el metro de la Ciudad de México ha protagonizado múltiples incidentes, tales como

- Lentitud en el servicio

Derivado de la saturación de usuarios en las llamadas “horas pico”, pues algunos no permiten el libre cierre de las puertas, lo que ocasiona una reacción en cadena en los trenes subsecuentes y en la programación de los viajes.

- Robo de Cable

De acuerdo con autoridades del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en los últimos años se registró el ingreso de personas ajenas al organismo por las noches para cortar cables que alimentan de corriente eléctrica a los sistemas de señalización, así como de alta tensión que funcionan para el correcto desplazamiento de los trenes.

Tan solo en 2022 fueron robados 4.7 kilómetros de cable con un peso aproximado de 32 toneladas. Las ganancias por la venta de cobre del material robado pueden ser hasta de 50 millones de pesos, sin contar los millones de horas perdidas para los usuarios.

Lo anterior refleja que la falta de seguridad no solo afecta de manera a los usuarios, también afecta a la infraestructura del Metro, lo cual es muy grave ya que el quebranto patrimonial

que se esta ejecutando afecta las finanzas de toda la ciudad, independientemente de la mala calidad del servicio, que podría ser evitado si la autoridad del METRO solicitara más seguridad para cuidar las vías férreas.

➤ Fallas en las escaleras eléctricas

Aunque el gobierno de la Ciudad de México anunció en 2022 que más de 46 escaleras eléctricas de toda la red, fueron reparadas al 100%, distintas han dejado de operar, no solo por mantenimiento, sino también por temas provocados por los mismos usuarios.

➤ Interrupción del servicio por objetos caídos

En distintas ocasiones el servicio de las líneas tiene que ser momentáneamente suspendido para que personal del Metro, pueda quitar de las vías objetos que caen a las vías, desde teléfonos celulares, monederos, portafolios, carteras, aunque se han llegado a registrar caída de latas de cerveza, muletas, joyería, comales de aluminio, entre otros.

➤ Incendios dentro de las instalaciones.

En el año 2021 se registró un incendio en el PCC1 del metro, de acuerdo con la página del gobierno enfocada a los servicios públicos<sup>4</sup>, bomberos de CDMX controlaron el incendio tras más de 3 hrs de trabajos; se dejó sin servicio a las líneas 1,2,3,4,5 y 6; lastimosamente una mujer policía perdió la vida y 30 personas fueron rescatadas.

El 10 de enero de 2022 se registró otro incendio dentro de las instalaciones de la línea 3, usuarios reportaron a través de redes sociales el incidente ocurrido en la línea 3 en la estación La Raza, el Metro de la Ciudad de México explicó que el incendio se debió a un corto circuito provocado por un objeto metálico que cayó a las vías<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> <https://www.capital21.cdmx.gob.mx/noticias/?p=7583>

<sup>5</sup> <https://aristeguinoticias.com/1001/mexico/ahora-se-registra-incendio-en-tren-de-la-linea-3-del-metro-cdmx-video/>

➤ Problemas por inundaciones

El portal de noticias digital de la silla rota publicó que aproximadamente a las 8:00 de la noche del día 4 de Julio de 2022, el Sistema de Transporte Colectivo Metro informó que la circulación de los trenes de la línea 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 y B se encontraba con un avance lento, ello porque se tuvo que implementar la marcha de seguridad en estas líneas con motivo de la lluvia<sup>6</sup>.

De acuerdo por lo publicado por Forbes el día 21 de agosto del presente año<sup>7</sup>, en la terminal Pantitlán del Metro, una de las más concurridas de toda la red del Sistema de Transporte Colectivo, se registraron inundaciones. Además, la intensa lluvia provocó la marcha lenta de los trenes, principalmente en las líneas con estaciones superficiales o elevadas.

Todas estas consideraciones sobre el pésimo manejo del METRO, que se ha tratado de ocultar por la Jefatura de Gobierno y por el Partido de Estado, son consideraciones suficientes para proponer que el titular del organismo sea elegido por el Congreso, primero para garantizar cierto grado de independencia del Gobierno y que las decisiones en la operación sean premeditada y primigeniamente técnicas y no políticas, tal como se exhibió ante la opinión pública en el caso de la caída de la Línea 12 de METRO. En segundo lugar, esta propuesta promueve una rendición de cuenta efectiva ante la ciudadanía y prioriza la eficiencia e imparcialidad, pues el titular del organismo tendría que surgir de un consenso partidista, con la representación de todas las opciones políticas en la Capital.

#### **V. IMPACTO PRESUPUESTAL.**

No se considera un impacto presupuestal pues se parte de la necesidad de reformar el artículo 78 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

---

<sup>6</sup> <https://lasillarota.com/metropoli/2023/7/4/metro-cdmx-inundaciones-desalojos-por-la-lluvia-videos-436455.html>

<sup>7</sup> <https://www.forbes.com.mx/intensa-lluvia-colapsa-la-cdmx-encharcamientos-en-avenidas-metro-aicm/>

## VI. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.

Consagrado en el artículo 4, párrafo décimo séptimo de la Constitución Federal encontramos que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

De acuerdo con lo establecido en el artículo 13, apartado E, numeral 1 de la Constitución política de la Ciudad de México, *“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable”*.

Además de mencionar en su numeral 2 que *“Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad”*.

Esta Iniciativa se presenta en ejercicio de las facultades que el suscrito en su calidad de Diputado de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, que le confieren los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**; como se señala a continuación:

## LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### TEXTO VIGENTE

**Artículo 78.-** La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema.

(...)

### TEXTO PROPUESTO

**Artículo 78.-** La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema. **El Congreso de la Ciudad de México, a más tardar en el segundo mes del primer año de la Legislatura correspondiente, nombrará a su titular por votación de las dos terceras partes de sus integrantes para**

	<p>un periodo de 3 años, con derecho a reelección.</p> <p>II. a VII. (...)</p>
--	--

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

### PROYECTO DE DECRETO

**ÚNICO.-** Se reforma el artículo 78 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

**Artículo 78.-** La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:

I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema. **El Congreso de la Ciudad de México, a más tardar en el segundo mes del primer año de la Legislatura correspondiente, nombrará a su titular por votación de las dos terceras partes de sus integrantes para un periodo de 3 años, con derecho a reelección.**

II. a VII. (...)

## TRANSITORIOS.

**PRIMERO.-** Turnese a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su correspondiente promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** El presente Decreto entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**TERCERO.** Una vez entrando en vigor el presente Decreto, el Congreso de la Ciudad tendrá 90 días naturales para hacer el nombramiento por el voto de las dos terceras partes de sus integrantes a la persona titular del sistema de transporte colectivo METRO, por un periodo que cesará dentro de los primeros dos meses de inicio de la Legislatura siguiente:

Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 10 días del mes de diciembre del año 2024.



**DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ**

---

Título	Firma Metro
Nombre de archivo	Ini_Nombramiento_METRO.docx
Identificación del documento	492ba3c18cee2a819750fb9af9adf9e9fac6e4b5
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

---

## Historial del documento

 ENVIADO	<b>06 / 12 / 2024</b> 05:15:06 UTC	Enviado para su firma a Diego Garrido (diego.garrido@congresocdmx.gob.mx) por diego.garrido@congresocdmx.gob.mx IP: 187.190.88.9
 VISUALIZADO	<b>06 / 12 / 2024</b> 05:15:24 UTC	Visualizado por Diego Garrido (diego.garrido@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.190.88.9
 FIRMADO	<b>06 / 12 / 2024</b> 05:16:35 UTC	Firmado por Diego Garrido (diego.garrido@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.190.88.9
 COMPLETADO	<b>06 / 12 / 2024</b> 05:16:35 UTC	El documento se ha completado.