



**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ, PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA.**  
**PRESENTE**

**MARIO ENRIQUE SÁNCHEZ FLORES, 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 71 Y 122, APARTADO A, FRACCIÓN II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS; 29, APARTADO D Y 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; Y 5, FRACCIÓN I; 95, FRACCIÓN II; 96; Y 118 DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO 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 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, AL TENOR DEL SIGUIENTE:**

### **I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El Sistema de Transporte Colectivo Metro constituye la columna vertebral de la movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Su operación impacta directamente el ejercicio del derecho a la movilidad, el acceso al trabajo, la educación, la salud y el cuidado de terceras personas. Sin embargo,



durante los últimos meses se han registrado episodios reiterados de fallas operativas, retrasos prolongados, desalojos de trenes, suspensión parcial del servicio y saturación extraordinaria en diversas líneas, con afectaciones masivas para las personas usuarias.

El contexto reciente es especialmente relevante. El 14 de abril de 2026, medios nacionales reportaron esperas de hasta 40 minutos, 76 trenes fuera de circulación y aproximadamente 800 corridas menos en el Metro capitalino, en medio del caos del regreso a clases y de un conflicto entre autoridades y sindicato (El País, 14 de abril de 2026, "El sindicato y las autoridades del metro de Ciudad de México alcanzan un acuerdo luego del caos en el regreso a clases", y Mensaje de la Jefa de Gobierno, 14 de abril de 2026). Asimismo, en abril de 2026 la Jefatura de Gobierno informó que entre 2025 y 2026 se han destinado casi 50 mil millones de pesos al STC, **mientras que el 8 de abril de 2026 anunció una inversión superior a 5 mil millones de pesos en obras de movilidad, incluyendo recursos para mantenimiento y modernización del Metro** (Jefatura de Gobierno de la CDMX, 8 y 14 de abril de 2026).

Esta realidad genera una incongruencia pública y normativa: por un lado, la autoridad afirma que el Metro es prioridad y que se han destinado cuantiosos recursos para su mantenimiento y modernización; por otro, las personas usuarias siguen afrontando suspensiones y fallas que les impiden concluir el trayecto pagado. En términos materiales, el usuario cubre una tarifa por un servicio público determinado, pero en numerosos supuestos ese servicio no se presta en condiciones mínimas de continuidad, eficiencia y calidad.



La legislación vigente reconoce mecanismos generales de queja y derechos de las personas usuarias, pero no prevé expresamente una consecuencia restitutoria simple y eficaz cuando el servicio del Metro se suspende sin causa justificada y, como consecuencia, la persona usuaria no puede concluir el trayecto por el cual pagó. Esta ausencia normativa produce una situación de desprotección cotidiana: la afectación existe, el cobro ya fue realizado y el usuario carece de un mecanismo legal específico para recuperar el importe del viaje o recibir una compensación equivalente.

Por ello, **la presente iniciativa plantea incorporar en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México una figura de compensación tarifaria a favor de las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro, limitada al monto efectivamente cobrado o a la asignación de un viaje equivalente, cuando la suspensión, interrupción o desalojo sea imputable al propio sistema y no exista causa justificada para ello.**

## II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La presente iniciativa se formula con perspectiva de género porque las fallas y suspensiones del Metro no afectan de manera neutra a toda la población. En la Ciudad de México, las mujeres realizan con mayor frecuencia viajes encadenados o de cuidado, esto es, trayectos vinculados con hijas e hijos, personas mayores, compras del hogar, trabajo remunerado y no remunerado, lo que incrementa el impacto de cualquier interrupción del transporte público sobre sus tiempos, seguridad y carga total de trabajo.

Además, los periodos de espera prolongada, estaciones saturadas, transbordos improvisados y desalojos intempestivos tienden a aumentar



condiciones de vulnerabilidad para mujeres y niñas, particularmente en materia de acoso, hostigamiento, exposición a espacios inseguros y extensión no prevista de los trayectos. Por ello, una compensación tarifaria no agota la respuesta institucional que exige la perspectiva de género, pero sí constituye una medida mínima de justicia reparatoria frente a una falla del servicio que produce costos diferenciados en la vida cotidiana de las usuarias.

Desde esta óptica, la iniciativa no crea un privilegio, sino una garantía general para todas las personas usuarias que también contribuye a reducir impactos desproporcionados sobre quienes dependen con mayor intensidad del transporte público para sostener tareas de cuidado y movilidad obligada.

### III. ARGUMENTOS QUE SUSTENTAN LA INICIATIVA

#### A) FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL FEDERAL

El artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozan de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y obliga a todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, a promover, respetar, proteger y garantizar esos derechos.

De igual forma, el artículo 4o., párrafo décimo séptimo, reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



A partir de ese parámetro constitucional, el transporte público no puede entenderse únicamente como una actividad material de traslado, sino como un medio indispensable para el ejercicio de otros derechos. Cuando el servicio público es cobrado y después suspendido sin causa justificada, se actualiza una afectación directa al derecho a la movilidad y al principio de tutela efectiva de las personas usuarias, lo que justifica la intervención del legislador local para establecer un mecanismo de compensación proporcional, razonable y operable.

## **B) CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

La Constitución Política de la Ciudad de México reconoce en su artículo 13, apartado E, el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Asimismo, en su artículo 7, apartado A, reconoce el derecho a la buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir servicios públicos de conformidad con principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

Estas disposiciones son centrales para la iniciativa porque el Metro es un servicio público local que debe prestarse con continuidad y calidad. Si el servicio se interrumpe por causas atribuibles a fallas operativas, eléctricas, mecánicas, de señalización, mantenimiento o gestión, y ello impide terminar el trayecto pagado, la consecuencia jurídica mínima compatible con el derecho a la buena administración es la restitución del cobro o la asignación de un viaje equivalente. No se trata de una sanción



desproporcionada al prestador, sino de una regla elemental de correspondencia entre tarifa pagada y servicio efectivamente prestado.

### **C) LEGISLACIÓN SECUNDARIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México dispone en su artículo 5 que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento para acceder, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley, a un sistema que satisfaga sus necesidades y pleno desarrollo, precisando que el objeto de la movilidad será siempre la persona.

El artículo 226 señala que los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios.

Por su parte, el artículo 83 establece que la Secretaría reglamentará los mecanismos para que los usuarios denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público, con base en los principios de prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, y que para tal efecto se establecerán unidades de información y quejas en dependencias y organismos relacionados con los servicios públicos de transporte.

Asimismo, el artículo 168 de la propia Ley de Movilidad prevé que la Secretaría establecerá los sistemas para el cobro de las tarifas del servicio público, incorporando avances tecnológicos que permitan homologar la forma de cobro mediante un sistema único automático de recaudo centralizado.



**Esta disposición es especialmente útil para la presente iniciativa, pues permite que la compensación tarifaria pueda materializarse por medios electrónicos, mediante devolución del monto cobrado o abono de un viaje equivalente en la Tarjeta de Movilidad Integrada u otros medios de pago autorizados.**

De igual manera, el propio Sistema de Transporte Colectivo cuenta ya con mecanismos institucionales de atención a personas usuarias, como la Oficina de Orientación e Información, módulos de atención, centro telefónico y sistema en línea; y la tarifa normal del viaje en Metro continúa siendo de cinco pesos por acceso, lo que facilita un esquema de restitución tarifaria de bajo monto y alta viabilidad operativa.

#### **D) ESTÁNDARES INTERNACIONALES**

Los estándares internacionales en materia de derechos humanos y movilidad urbana apuntan a que los servicios públicos deben ser accesibles, disponibles, de calidad y orientados a la persona usuaria. En particular, la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas impulsa sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, con especial atención a quienes enfrentan mayores barreras de acceso. Bajo ese marco, la confiabilidad y continuidad del servicio no son elementos accesorios, sino componentes de un transporte digno y centrado en derechos.

Aunque los instrumentos internacionales no imponen de forma textual una devolución del pasaje en caso de suspensión del servicio, sí ofrecen un parámetro interpretativo claro: cuando un servicio público esencial falla de forma imputable a la autoridad, los mecanismos de respuesta institucional



deben ser efectivos, proporcionales, accesibles y orientados a la reparación del perjuicio inmediato. La compensación tarifaria propuesta se alinea con ese estándar mínimo.

## E) ARGUMENTO CENTRAL

El argumento central de la iniciativa consiste en distinguir entre responsabilidad patrimonial amplia y compensación tarifaria limitada. **La presente propuesta no pretende abrir una vía para reclamar daño moral, lucro cesante o todos los perjuicios derivados de llegar tarde al trabajo, a la escuela o a una cita médica.** Su alcance es más acotado y jurídicamente más sólido: **si el Estado, a través del STC Metro, cobra una tarifa por un viaje y el servicio se interrumpe sin causa justificada antes de que la persona usuaria pueda concluir su trayecto, debe restituir el monto cobrado o abonar un viaje equivalente.**

Ese diseño permite una solución jurídicamente viable por tres razones. Primero, respeta el principio de proporcionalidad, pues limita la compensación al valor del servicio no prestado.

Segundo, permite operación masiva mediante sistemas tecnológicos ya existentes.

Tercero, excluye supuestos de caso fortuito, fuerza mayor, protección civil, hechos de terceros o situaciones de seguridad, evitando incentivos perversos y protegiendo la capacidad de respuesta del sistema ante emergencias reales.

## IV. OBJETIVO DE LA INICIATIVA



Reconocer expresamente en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México el derecho de las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro a recibir una compensación tarifaria, ya sea mediante devolución del pasaje efectivamente cobrado o abono de un viaje equivalente, cuando el servicio se suspenda, interrumpa o sea desalojado sin causa justificada imputable al propio sistema y ello impida concluir el trayecto dentro de la red.

### V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO

**DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.**

### VI. CUADRO COMPARATIVO

<p align="center"><b>TEXTO VIGENTE</b></p> <p><i>*Liga de consulta:</i>  <a href="https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/baaff8dff1842d4c6607a5ca6d5294a939bfd2b4.pdf">https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/baaff8dff1842d4c6607a5ca6d5294a939bfd2b4.pdf</a></p>	<p align="center"><b>TEXTO PROPUESTO</b></p>
<p align="center"><b>LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</b></p>	<p><b>DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A</b></p>



	<b>PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.</b>
<p>Artículo 226.- Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.</p>	<p>Artículo 226.- Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.</p> <p><b>Tratándose del Sistema de Transporte Colectivo Metro, las personas usuarias tendrán además derecho a la compensación tarifaria en los términos previstos en los artículos 226 Bis, 226 Ter y 226 Quáter de la presente Ley.</b></p>
<p>NO EXISTE CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 226 Bis.-</b> Las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro tendrán derecho a la compensación tarifaria cuando, habiendo cubierto la tarifa correspondiente, el servicio se suspenda, interrumpa, se ordene el desalojo del tren o se cierre total o</p>



	<p>parcialmente una estación o tramo de manera que se les impida concluir el trayecto dentro de la red, siempre que la afectación sea imputable a fallas operativas, eléctricas, mecánicas, de señalización, mantenimiento, gestión o cualquier otra causa atribuible al propio sistema.</p> <p>La compensación tarifaria consistirá en:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. La devolución del monto efectivamente cobrado por el viaje; o</li> <li>II. El abono de un viaje equivalente en el medio electrónico de pago utilizado por la persona usuaria.</li> </ol> <p>La compensación prevista en este artículo no tendrá naturaleza indemnizatoria por daño indirecto, lucro cesante, daño moral u otros conceptos distintos de la restitución tarifaria.</p>
<p>NO EXISTE CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 226 Ter.-</b> La compensación tarifaria no procederá cuando la</p>



	<p>suspensión, interrupción, desalojo o cierre derive de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Caso fortuito o fuerza mayor;</li> <li>II. Hechos de terceros ajenos al Sistema de Transporte Colectivo;</li> <li>III. Situaciones de emergencia, protección civil o seguridad que justifiquen la suspensión del servicio;</li> <li>IV. Instrucciones de autoridad competente; o</li> <li>V. Cualquier otra causa debidamente fundada y motivada que haga necesaria la interrupción para proteger la vida, integridad o seguridad de las personas usuarias o del personal.</li> </ol> <p>En los supuestos de improcedencia, el Sistema de Transporte Colectivo deberá registrar la causa general del evento en términos de las disposiciones administrativas aplicables.</p>
<p>NO EXISTE CORRELATIVO.</p>	<p><b>Artículo 226 Quáter.-</b> La Secretaría de Movilidad, en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metro,</p>



	<p>establecerá un mecanismo gratuito, sencillo, accesible y expedito para solicitar la compensación tarifaria, el cual deberá considerar al menos:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>I. La posibilidad de tramitar la solicitud por medios digitales, telefónicos, presenciales o mediante módulos de atención;</li><li>II. La generación de folio de seguimiento;</li><li>III. La validación con base en el registro de ingreso, el medio de pago utilizado, la estación o línea afectada, la hora del evento y los registros operativos del sistema;</li><li>IV. Un plazo máximo de resolución de cinco días hábiles; y</li><li>V. En caso de procedencia, la devolución electrónica o el abono compensatorio en un plazo máximo de tres días hábiles posteriores a la resolución.</li></ol> <p>La Secretaría emitirá los lineamientos necesarios para la operación del</p>
--	---



	<p>presente mecanismo, priorizando el uso del sistema único automático de recaudo centralizado y la interoperabilidad con la Tarjeta de Movilidad Integrada y demás medios de pago habilitados.</p>
	<p><b>TRANSITORIO DEL DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.</b></p> <p><b>PRIMERO.</b> El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p><b>SEGUNDO.</b> Dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Movilidad y el Sistema de Transporte Colectivo</p>



	<p>Metro deberán emitir los lineamientos operativos y realizar las adecuaciones administrativas y tecnológicas necesarias para el cumplimiento de este Decreto.</p> <p><b>TERCERO.</b> El mecanismo de compensación tarifaria deberá priorizar la devolución electrónica o el abono compensatorio a través del sistema único automático de recaudo centralizado y de la Tarjeta de Movilidad Integrada, sin perjuicio de que se habiliten medios presenciales de atención para los casos que así lo requieran.</p> <p><b>CUARTO.</b> El Sistema de Transporte Colectivo Metro deberá publicar trimestralmente información estadística sobre el número de solicitudes presentadas, compensaciones procedentes, causas de improcedencia y líneas o estaciones con mayor incidencia de</p>
--	---



	interrupciones imputables al sistema.
--	---------------------------------------

### VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

**DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.**

**ÚNICO.-** Se reforma el artículo 226 y se adicionan los artículos 226 Bis, 226 Ter y 226 Quáter a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

**Artículo 226.-** Los usuarios del sistema de movilidad tienen derecho a utilizar la infraestructura para la movilidad y sus servicios, así como la obligación de cumplir con lo establecido en esta Ley y demás disposiciones que se establezcan para el uso de los sistemas de transporte público.

Tratándose del Sistema de Transporte Colectivo Metro, las personas usuarias tendrán además derecho a la compensación tarifaria en los términos previstos en los artículos 226 Bis, 226 Ter y 226 Quáter de la presente Ley.

**Artículo 226 Bis.-** Las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro tendrán derecho a la compensación tarifaria cuando, habiendo cubierto la tarifa correspondiente, el servicio se suspenda, interrumpa, se ordene el desalojo del tren o se cierre total o parcialmente una estación o tramo de manera que se les impida concluir el trayecto dentro de la red,



siempre que la afectación sea imputable a fallas operativas, eléctricas, mecánicas, de señalización, mantenimiento, gestión o cualquier otra causa atribuible al propio sistema.

La compensación tarifaria consistirá en:

- I. La devolución del monto efectivamente cobrado por el viaje; o
- II. El abono de un viaje equivalente en el medio electrónico de pago utilizado por la persona usuaria.

La compensación prevista en este artículo no tendrá naturaleza indemnizatoria por daño indirecto, lucro cesante, daño moral u otros conceptos distintos de la restitución tarifaria.

**Artículo 226 Ter.-** La compensación tarifaria no procederá cuando la suspensión, interrupción, desalojo o cierre derive de:

- I. Caso fortuito o fuerza mayor;
- I. Hechos de terceros ajenos al Sistema de Transporte Colectivo;
- II. Situaciones de emergencia, protección civil o seguridad que justifiquen la suspensión del servicio;
- III. Instrucciones de autoridad competente; o
- IV. Cualquier otra causa debidamente fundada y motivada que haga necesaria la interrupción para proteger la vida, integridad o seguridad de las personas usuarias o del personal.

En los supuestos de improcedencia, el Sistema de Transporte Colectivo



deberá registrar la causa general del evento en términos de las disposiciones administrativas aplicables.

**Artículo 226 Quáter.-** La Secretaría de Movilidad, en coordinación con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, establecerá un mecanismo gratuito, sencillo, accesible y expedito para solicitar la compensación tarifaria, el cual deberá considerar al menos:

- I. La posibilidad de tramitar la solicitud por medios digitales, telefónicos, presenciales o mediante módulos de atención;
- II. La generación de folio de seguimiento;
- III. La validación con base en el registro de ingreso, el medio de pago utilizado, la estación o línea afectada, la hora del evento y los registros operativos del sistema;
- IV. Un plazo máximo de resolución de cinco días hábiles; y
- V. En caso de procedencia, la devolución electrónica o el abono compensatorio en un plazo máximo de tres días hábiles posteriores a la resolución.

La Secretaría emitirá los lineamientos necesarios para la operación del presente mecanismo, priorizando el uso del sistema único automático de recaudo centralizado y la interoperabilidad con la Tarjeta de Movilidad Integrada y demás medios de pago habilitados.



## VIII. TRANSITORIOS DEL DECRETO

**TRANSITORIO DEL DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 226 Y SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 226 BIS, 226 TER Y 226 QUÁTER A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE COMPENSACIÓN TARIFARIA A PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.**

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** Dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Movilidad y el Sistema de Transporte Colectivo Metro deberán emitir los lineamientos operativos y realizar las adecuaciones administrativas y tecnológicas necesarias para el cumplimiento de este Decreto.

**TERCERO.** El mecanismo de compensación tarifaria deberá priorizar la devolución electrónica o el abono compensatorio a través del sistema único automático de recaudo centralizado y de la Tarjeta de Movilidad Integrada, sin perjuicio de que se habiliten medios presenciales de atención para los casos que así lo requieran.

**CUARTO.** El Sistema de Transporte Colectivo Metro deberá publicar trimestralmente información estadística sobre el número de solicitudes presentadas, compensaciones procedentes, causas de improcedencia y




líneas o estaciones con mayor incidencia de interrupciones imputables al sistema.

**ATENTAMENTE**

*Mario Enrique Sánchez Flores*  
DIP. MARIO ENRIQUE SÁNCHEZ FLORES.

Certificado de firma		24/04/2026 10:08
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 69EB9552D7020C33B01978DD	Nombre: Mario Enrique Sánchez Flores	
Nombre y extensión: IN_COMPENSACIONMETRO_MESF_PAN.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:15:40d5:686e:eb3e:b4d7:1e69	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento original: d091bf1bb9030c62ae01ef46f5cfd6302ed48c42f5fad177f0e5d054ee855e90	24/04/2026 10:07	
Huella digital del contenido del documento firmado: 548ec8c2c94e8dd8d79781c67ea8e3bf6e9b68409ef456ff9acab1909ceee6fc		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 24/04/2026 16:08:42 UTC (24/04/2026 10:08:42 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión: 3441043b-b676-4bca-8196-4427c26036ca.cons	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Huella digital contenida en la constancia: 548ec8c2c94e8dd8d79781c67ea8e3bf6e9b68409ef456ff9acab1909ceee6fc	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Mario Enrique Sánchez Flores		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 69EB95838A281C353A6A3294	Enviado: 24/04/2026 10:08:00
Derecho	IP: 2806:107e:15:40d5:686e:eb3e:b4d7:1e69	Acceptó Aviso de Privacidad: 24/04/2026 10:08:35
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Visto: 24/04/2026 10:08:35
Método de notificación: Correo		Confirmado: 24/04/2026 10:08:35.751
Correo: enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 24/04/2026 10:08:35.752
Teléfono:	Firma con texto	
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo		
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE