



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Ciudad de México, a 1 de octubre de 2026

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
PRESENTE.

El que suscribe, diputado **Andrés Sánchez Miranda**, integrante del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción I y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I de su Reglamento someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 80 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE REGISTRO, DICTAMINACIÓN Y SEGUIMIENTO DE FALLAS TÉCNICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto de dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

I. Propuesta:

Se propone reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para obligar al Metro a registrar las fallas técnicas de sus trenes, equipos e instalaciones y, cuando sean recurrentes o comprometan la seguridad de las personas, emitir un dictamen que determine sus causas, las medidas correctivas, los responsables y los plazos de atención. Asimismo, deberá publicar el historial de fallas y el avance de las reparaciones, con un mapa de las instalaciones afectadas, sin considerar resuelto un problema únicamente porque el servicio se haya restablecido de manera provisional.

II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver y argumentos que la sustentan:

La presente iniciativa propone establecer en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México obligaciones expresas para registrar las fallas técnicas del Sistema de Transporte Colectivo Metro, dictaminar aquellas que sean recurrentes o comprometan la seguridad y dar seguimiento público a las medidas correctivas. El problema que se busca atender es la dificultad para conocer, respecto de un mismo tren, equipo o instalación, qué falló, qué intervención se realizó, si el problema reapareció y cuándo puede considerarse efectivamente corregido.

Para una persona que utiliza el Metro, una interrupción puede significar perder una conexión, llegar tarde al trabajo o buscar otro medio de transporte con un gasto adicional. Una escalera eléctrica fuera de servicio supone un esfuerzo particularmente difícil para personas adultas mayores o con movilidad limitada. Si el equipo afectado es un elevador, puede quedar interrumpido el recorrido accesible de una persona usuaria de silla de ruedas. Estas consecuencias deben formar parte de las decisiones de mantenimiento y de la información que recibe el público.

El artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho a la movilidad y exige condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este mandato permite sustentar medidas



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

legislativas dirigidas a conservar la funcionalidad del transporte público y a verificar la atención de sus fallas. La existencia de estaciones y trenes debe acompañarse de condiciones de uso que permitan a las personas realizar sus desplazamientos de manera segura.

La necesidad de mantenimiento está reconocida por el propio organismo. El 21 de agosto de 2025, la Dirección General del Metro y el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo anunciaron diez compromisos dentro del plan estratégico de mantenimiento 2025-2029. Entre ellos se incluyeron el mantenimiento sistemático anual a 278 trenes, la disponibilidad de refacciones y metas de disponibilidad diaria de 96 por ciento para escaleras electromecánicas y 98 por ciento para elevadores. Son compromisos anunciados; su publicación no acredita por sí misma que esas metas se hayan cumplido.

La propuesta busca que esos programas puedan relacionarse con el historial de cada equipo. Un porcentaje general de disponibilidad ayuda a conocer el funcionamiento de la red, pero no permite identificar por sí solo cuánto tiempo permaneció detenido un elevador específico, cuántas intervenciones recibió o si volvió a fallar. Para quien necesita ese acceso, la situación concreta de su estación puede ser más relevante que el promedio del sistema. Por ello, los indicadores generales deben complementarse con información que permita seguir cada caso.

Un ejemplo documentado se encuentra en el reportaje publicado por La Jornada el 9 de enero de 2026 sobre la reparación de escaleras del Metro denominado **Retrasos hasta de cinco meses en la reparación de las escaleras del Metro**¹. La nota describió trabajos prolongados y recogió explicaciones de técnicos sobre dificultades para obtener refacciones. En Tacubaya, Línea 7, reportó al menos dos escaleras detenidas y un aviso de reparación que no precisaba la fecha de entrada en funcionamiento. Se trata de una observación periodística situada en esa fecha, no de un dictamen sobre las causas de

¹ <https://www.jornada.com.mx/noticia/2026/01/09/capital/retrasos-hasta-de-cinco-meses-en-la-reparacion-de-las-escaleras-del-metro>



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

cada avería. El caso muestra la utilidad de informar plazos y actualizar el estado de atención de los equipos.

Posteriormente, el 22 de enero de 2026, el Metro informó la entrega de veinte escaleras electromecánicas nuevas: ocho en Camarones, cuatro en Tacuba y dos en cada una de las estaciones Pantitlán, Patriotismo, Bellas Artes y Centro Médico. En ese acto, su director señaló que 54 por ciento de las escaleras contaba con sensores para supervisar su funcionamiento a distancia. Estos datos muestran que existen acciones de renovación y herramientas de monitoreo que pueden aprovecharse para fortalecer el seguimiento. La cifra corresponde a lo informado en ese momento y no debe interpretarse como una medición permanente.

Los dos antecedentes no permiten afirmar que todos los equipos mencionados presentaran fallas recurrentes ni que las obras anunciadas correspondieran a cada caso observado por la prensa. Sí permiten plantear una necesidad concreta: que la información sobre una avería, una reparación y una sustitución pueda consultarse de manera relacionada. Un registro con identificadores permanentes permitiría comprobar si se trata del mismo equipo y qué ocurrió entre el primer reporte y la conclusión de los trabajos.

Las afectaciones también pueden extenderse más allá de la instalación donde surge un incidente. El 15 de enero de 2023 ocurrió el desacoplamiento de un carro de un tren en Polanco, Línea 7. Expansión, con información del Metro y de la Fiscalía capitalina, documentó el desalojo del convoy², la suspensión temporal de un tramo y la apertura de una investigación. El organismo informó entonces que no había personas lesionadas. Este antecedente ilustra la importancia de conservar la identificación del tren y vincular el incidente con su investigación y atención posterior; no demuestra, por sí mismo, una causa de mantenimiento ni una falla previamente repetida.

² <https://politica.expansion.mx/cdmx/2023/01/15/linea-7-del-metro-convoy-se-separa>



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

El 23 de enero de 2023, la presencia de humo en Barranca del Muerto produjo otra interrupción en la Línea 7. Expansión reportó la suspensión parcial y la posterior reanudación del servicio, así como el anuncio de una investigación sobre el origen del incidente. Que ambos hechos hayan ocurrido en la misma línea no permite atribuirles una causa común. Precisamente, un registro técnico debe distinguir los equipos afectados, las circunstancias y las conclusiones de cada investigación, para evitar que la proximidad de los acontecimientos sustituya al análisis de sus causas.

La iniciativa parte de esa distinción. No toda interrupción obedece a falta de mantenimiento, ni varios reportes ciudadanos equivalen necesariamente a varias fallas. Un mismo evento puede generar numerosas quejas y afectar distintas estaciones. El registro debe permitir identificarlo sin duplicaciones, conservar su historial y separar las causas comprobadas de aquellas que todavía se encuentren en estudio. La finalidad es contar con información útil para decidir y evaluar las intervenciones, sin anticipar responsabilidades que requieran una investigación distinta.

El seguimiento por equipo resulta indispensable porque los trenes se desplazan. Si se registra únicamente la estación donde se detuvo un convoy, pueden quedar dispersos antecedentes de una misma unidad. En las instalaciones fijas, el identificador debe permitir reconocer la escalera, el elevador o el componente intervenido. También conviene que el análisis pueda detectar problemas similares en equipos del mismo tipo. Esto ayudaría a valorar si la atención debe limitarse a una pieza o extenderse a otros componentes, conforme a las conclusiones técnicas.

Ante la recurrencia, el dictamen propuesto deberá explicar qué causa se identificó, qué medidas proceden, qué área debe ejecutarlas y en qué plazo. Cuando la información disponible resulte insuficiente, tendrá que señalar las pruebas adicionales y el tiempo requerido para realizarlas. La obligación de dictaminar no debe incentivar explicaciones apresuradas. Debe producir una ruta de atención documentada que pueda revisarse y actualizarse con sustento técnico.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

Los criterios de recurrencia requieren considerar el tipo de equipo, la frecuencia y la gravedad de los eventos. Una regla idéntica para cualquier componente podría retrasar la intervención de una falla importante o generar trámites innecesarios frente a situaciones de menor alcance. Por esa razón, la ley establecería la obligación y el reglamento desarrollaría los criterios y plazos. Las fallas que comprometan la seguridad deberán atenderse desde su primera manifestación; la emisión del dictamen no puede convertirse en una condición para iniciar las medidas urgentes.

El dictamen debe tener efectos sobre el trabajo de mantenimiento. Sus medidas correctivas han de contar con seguimiento hasta su cumplimiento, con evidencia de las intervenciones y de las pruebas realizadas. Una solución provisional técnicamente segura puede permitir recuperar el servicio mientras se obtiene una refacción o se prepara una intervención mayor. En ese supuesto, el expediente debe conservar el pendiente. Restablecer el funcionamiento y concluir las medidas correctivas son hechos que deben registrarse de manera diferenciada.

La publicación del registro permitiría conocer qué casos siguen abiertos y qué plazos se han comprometido. Su consulta por línea, estación y equipo facilitaría la revisión ciudadana, mientras que el mapa ubicaría las instalaciones afectadas. No se propone presentar cualquier incidencia como un riesgo comprobado: la información pública debe describir el estado del servicio y las conclusiones técnicas disponibles. Además, tendrá que elaborarse conforme a las reglas de transparencia y protección de la información aplicables.

La actualización al menos mensual prevista en la propuesta serviría para dar seguimiento a las reparaciones y conservar su evolución. Este registro histórico tendría una función diferente a la de los avisos inmediatos sobre interrupciones: permitiría revisar la atención de los casos a lo largo del tiempo. Cuando cambie una fecha de conclusión, deberán quedar asentadas la justificación y las medidas provisionales. Así, una demora podrá evaluarse con información concreta y el pendiente seguirá siendo visible.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

La incorporación de estas obligaciones a la Ley de Movilidad daría una base expresa al registro, al dictamen y a su seguimiento público, aun cuando existan procedimientos internos relacionados. Su aplicación debe aprovechar los sistemas y la información del organismo, con un periodo de implementación y una evaluación de los recursos necesarios. El registro no sustituye las refacciones, al personal especializado ni las inversiones, pero puede aportar evidencia para programarlos y revisar sus resultados. El objetivo legislativo es que cada falla relevante tenga un historial identificable y que las medidas para corregirla puedan seguirse hasta su cumplimiento.

III. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad:

De acuerdo con la fracción LXIV del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, el Congreso tiene competencia para:

LXIV. Expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, por la Constitución Política, en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los poderes federales y las que no estén reservadas a la federación, así como las que deriven del cumplimiento de los tratados internacionales en materia de derechos humanos y todas aquellas que sean necesarias a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las autoridades de la Ciudad, lo anterior de conformidad a lo señalado en la presente ley, su reglamento y las leyes aplicables;

De conformidad con el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados:

- I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;*

V.- Texto normativo propuesto



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
VIGENTE	PROPUESTO
	Artículo 80 Bis. El Sistema de Transporte Colectivo Metro deberá integrar y mantener actualizado un registro de las fallas técnicas que afecten la seguridad, continuidad o accesibilidad del servicio, identificado por tren, equipo o instalación, que contenga su fecha, ubicación, afectaciones, intervenciones realizadas y estado de atención. Cuando se presenten fallas recurrentes, deberá emitir un dictamen técnico que determine sus causas, las medidas correctivas, el área responsable y el plazo de ejecución. Cuando no sea posible determinar inicialmente las causas, señalará las pruebas adicionales necesarias y el plazo para realizarlas. Las fallas que comprometan la seguridad de las personas deberán atenderse de inmediato y ser objeto de dictamen desde su primera manifestación.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

	Las medidas correctivas determinadas en el dictamen serán de cumplimiento obligatorio y estarán sujetas a seguimiento hasta su conclusión. El restablecimiento provisional del servicio no será suficiente para considerarlas cumplidas; su conclusión deberá sustentarse en las pruebas técnicas correspondientes. Cualquier modificación del plazo deberá justificarse y registrarse, junto con las medidas provisionales de seguridad aplicables. El Sistema de Transporte Colectivo Metro publicará y actualizará, al menos mensualmente, una versión pública del registro, consultable por línea, estación y equipo, que incluya un mapa de las instalaciones afectadas, las conclusiones de los dictámenes, las medidas correctivas y sus plazos y avances, conforme a la legislación en materia de transparencia. El Reglamento establecerá los criterios de recurrencia según el
--	--



Por las razones expuestas, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 80 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE REGISTRO, DICTAMINACIÓN Y SEGUIMIENTO DE FALLAS TÉCNICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, para quedar como sigue:

Cuando se presenten fallas recurrentes, deberá emitir un dictamen técnico que determine sus causas, las medidas correctivas, el área responsable y el plazo de ejecución. Cuando no sea posible determinar inicialmente las causas, señalará las pruebas adicionales necesarias y el plazo para realizarlas. Las fallas que comprometan la seguridad de las personas deberán atenderse de inmediato y ser objeto de dictamen desde su primera manifestación.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

III LEGISLATURA

Las medidas correctivas determinadas en el dictamen serán de cumplimiento obligatorio y estarán sujetas a seguimiento hasta su conclusión. El restablecimiento provisional del servicio no será suficiente para considerarlas cumplidas; su conclusión deberá sustentarse en las pruebas técnicas correspondientes. Cualquier modificación del plazo deberá justificarse y registrarse, junto con las medidas provisionales de seguridad aplicables.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro publicará y actualizará, al menos mensualmente, una versión pública del registro, consultable por línea, estación y equipo, que incluya un mapa de las instalaciones afectadas, las conclusiones de los dictámenes, las medidas correctivas y sus plazos y avances, conforme a la legislación en materia de transparencia.

El Reglamento establecerá los criterios de recurrencia según el tipo de equipo, la frecuencia y gravedad de las fallas, así como los plazos para emitir los dictámenes y los mecanismos para verificar el cumplimiento de las medidas correctivas.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- Dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la persona titular de la Jefatura de Gobierno deberá realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes y el Sistema de Transporte Colectivo Metro deberá poner en operación el registro y su consulta pública.

TERCERO.- El presente decreto entrará en vigor al día natural siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

CUARTO.- Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

Dado en el Recinto Legislativo, el día 1 de octubre de 2026



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

ASM

DIP. ANDRÉS SÁNCHEZ MIRANDA

Certificado de firma		28/09/2026 11:46
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6ABAA7ADFCF01B4B6B7B47F5	Nombre: Andrés Sánchez Miranda	
Nombre y extensión: Iniciativa fallas recurrentes STCM.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 12	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:c:976:6c3b:d20b:d087:fa99	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
2487c2f1523428a5a5d64d01c762f21aa7375be9dfd70534dcacbc703ba15bb	28/09/2026 11:45	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
1aa958a991ffc005202b463076a2821bbe44ceb590c9cfcb442c8743d76b36d		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
28/09/2026 17:46:01 UTC (28/09/2026 11:46:01 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
33471fb5-ba5f-455c-9bba-58deb53a11b5.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
1aa958a991ffc005202b463076a2821bbe44ceb590c9cfcb442c8743d76b36d	

Firmantes		
Firmante 1. Andrés Sánchez Miranda		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6ABAA7D2CEAC21448B4B4AE5	Enviado: 28/09/2026
Derecho	IP: 2806:107e:c:976:6c3b:d20b:d087:fa99	11:45:21
Compañía: SR LUZ SA DE CV	Firma con iniciales ASM	Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 28/09/2026
Correo:		11:45:54
andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx		Visto: 28/09/2026 11:45:54
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		28/09/2026 11:45:54.804
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		28/09/2026 11:45:54.901

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

