



III LEGISLATURA



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

El que suscribe, **Diputado Royfid Torres González** integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 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, 21, 54, 56, tercer párrafo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL**

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



III LEGISLATURA

**DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS**, al tenor de los siguientes:

### ANTECEDENTES

I. Con fecha 29 de abril de 1967 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el *DECRETO por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal*<sup>1</sup>, con el objetivo de hacer que el otrora Distrito Federal contara con un medio de transporte masivo que correspondiera a las necesidades y dinámica sociales de la época.

A partir de ese momento comenzaron a realizarse diversas acciones encaminadas a dar cumplimiento al referido Decreto, derivando en la inauguración de la primera línea (Línea 1) del Sistema de Transporte Colectivo Metro en fecha 04 de septiembre de 1969.

Desde entonces, el Sistema de Transporte Colectivo ha sido objeto de múltiples inversiones económicas a fin de extender su cobertura, en aras de llegar a las diversas zonas de la actual Ciudad de México y con ello hacer efectivo el derecho a la movilidad.

---

<sup>1</sup> Diario Oficial de la Federación. *DECRETO por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal*. Disponible en el siguiente link de internet:

«[https://www.dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4739563&fecha=29/04/1967&cod\\_diario=204221](https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4739563&fecha=29/04/1967&cod_diario=204221)»



### III LEGISLATURA

II. Actualmente, el Sistema de Transporte Colectivo Metro es la columna vertebral de la movilidad en la Ciudad de México. Con 195 estaciones distribuidas en un total de 12 líneas, el STC conforma una red de movilidad de poco más de 226 kilómetros que atraviesa casi todas las alcaldías de la Ciudad..

La oferta de servicio se proporciona a través de un parque vehicular de 394 unidades<sup>2</sup>, que recorren una media mensual de 2 mil 800 km<sup>3</sup> y que proporciona un medio de movilidad a poco más de tres millones de personas diariamente.<sup>4</sup>

Además, debido a su ubicación —generalmente centralizada— tiene conexión directa con otros sistemas de transporte, a saber, el Cablebús, el Metrobús, el Trolebús, las Ecobicis y demás que conforman el *Sistema de Movilidad Integrada*.

En consecuencia, el STC Metro es uno de los principales sistemas de transporte masivo de personas y de los más importantes a nivel internacional<sup>5</sup>, beneficiando a las más de 9.2 millones de personas que viven en la Ciudad de México, así como a los 2.3 millones de personas que conforman la población flotante proveniente del Estado de México e Hidalgo.

---

<sup>2</sup> Sistema de Transporte Colectivo Metro. *Parque vehicular*. Disponible en el siguiente link de internet: «<https://www.metro.cdmx.gob.mx/parque-vehicular>»

<sup>3</sup> Instituto Nacional de Geografía y Estadística. *Sistema de Transporte Colectivo Metro*.

<sup>4</sup> Sistema de Transporte Colectivo Metro. *Afluencia de estación por línea 2024*. Disponible en el siguiente link de internet:

«<https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea>»

<sup>5</sup> Sistema de Transporte Colectivo Metro. *Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro*. Disponible en el siguiente link de internet: «<https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>»



### III LEGISLATURA

En este contexto, el Sistema de Transporte Colectivo es uno de los organismos que más impacto y relevancia tiene en la cotidianidad de las y los chilangos. En efecto, el Metro no sólo es un sistema de movilidad, sino también un mecanismo que permite que los millones de personas que se movilizan a través de sus estaciones, ejerzan diversos derechos, por ejemplo, a la educación, al trabajo, a la recreación, etc. Asimismo, debido a su extensa red y afluencia, el Metro es un punto inigualable de actividades económicas en espacios públicos, pues en él convergen negocios y personas vendedoras ambulantes.

Entonces, es claro que por su relevancia para la vida de la sociedad capitalina, es necesario que el STC Metro cuente con instalaciones dignas y de calidad que permitan que las personas que hacen uso de él vean garantizado su derecho a la movilidad, así como que el comercio en espacios públicos se desarrolle de manera óptima.

III. Para tal efecto, el Sistema de Transporte Colectivo Metro ha sido objeto de aumentos presupuestarios considerables desde el año 2021, recibiendo un presupuesto anual promedio de cerca de 18 mil millones de pesos.

En los ejercicios fiscales 2021; 2022; 2023 y 2024 el STC Metro recibió los siguientes presupuestos:

| AÑO  | MONTO          | VARIACIÓN % |
|------|----------------|-------------|
| 2024 | 20,551,444,425 | 9.03        |

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



### III LEGISLATURA

|      |                |       |
|------|----------------|-------|
| 2023 | 18,847,741,477 | 0.10  |
| 2022 | 18,828,440,719 | 24.84 |
| 2021 | 15,081,871,997 | N/A   |

*Elaboración propia con información de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.*

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como se desprende del contenido de la presente proposición, el Sistema de Transporte Colectivo Metro es fundamental no sólo para la movilidad de las y los chilangos, sino también indispensable para el desarrollo de la sociedad, su dinámica y el ejercicio de otros derechos.

Aunque este Sistema ha sido objeto de inversiones históricas en aras de mejorar sus condiciones, ampliar sus líneas y hacer efectivo el derecho humano a la movilidad, la realidad nos demuestra que estas inversiones han sido insuficientes. Basta con recorrer cualquiera de sus 12 líneas o visitar cualquiera de sus 195 estaciones para darse cuenta de las malas condiciones en las que opera el Metro.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.

### III LEGISLATURA

Entre las múltiples afectaciones al STC se encuentran de manera destacada las siguientes:

- I. **Obsolescencia técnica.** La primera línea del Metro se inauguró en 1969, esto es, hace 55 años. Además, las etapas de construcción y ampliación del STC se realizaron, en su mayoría, antes del año 2000, con excepción de la Línea 12. Esto permite advertir que el tiempo de vida útil y funcional de la mayoría de las líneas y estaciones ha sido superado. Por ello, es claro que la obsolescencia técnica representa un factor de riesgo para la operación cotidiana del STC Metro, incrementando la probabilidad de fallas en el servicio y, consecuentemente, de accidentes.

Ejemplo de lo anterior son los múltiples reportes de fallas eléctricas que merman el servicio, los incendios que se han presentado, los desalojos de los convoyes, la suspensión temporal del servicio, e incluso el cierre de estaciones.

- II. **Falta de accesibilidad.** Las instalaciones no se encuentran adaptadas para que las personas con discapacidad puedan acceder y moverse. Específicamente, las estaciones no cuentan con elevadores que faciliten su acceso y, las pocas que cuentan con elevadores, suelen no funcionar debido a la falta de mantenimiento. Además, las escaleras eléctricas no funcionan, generando que las personas con discapacidad e incluso las personas adultas mayores no puedan ejercer su derecho a la movilidad de manera plena.
- III. **Servicio ineficiente.** Diariamente las personas usuarias reportan retrasos en todas las estaciones del STC Metro, debido a que entre estaciones, es decir, en los túneles, los convoyes se detienen por más de tres minutos.

### III LEGISLATURA

Además, en algunas estaciones como Constitución de 1917, Indios Verdes y Pantitlán en las cinco líneas, la entrada al andén se condiciona a la disponibilidad de los convoyes, por lo que incluso el poder ingresar a la estación puede tomar hasta más de 20 minutos.

- IV. Aglomeraciones.** Debido a la ineficiencia del Sistema, así como la falta de de convoyes, los retrasos entre las estaciones y la falta de una inversión que corresponda con la afluencia en el Metro, diariamente, sin importar la hora, se reportan aglomeraciones en líneas que conectan a la periferia de la Ciudad con los centros económicos y de actividades, como lo es la Línea 1; la Línea 3; la Línea 8; la Línea 9, y la Línea 12.

Esto se debe a que el STC Metro fue concebido en un contexto demográfico completamente distinto al actual. En particular, el Metro fue diseñado para atender una demanda inferior a la que atiende hoy en día, esto genera la sobrecarga operativa de la mayoría de las líneas, pues el crecimiento poblacional y la demanda de movilidad presentes exigen más de lo que el STC puede dar.

Además, deben tenerse en cuenta las consecuencias en materia de salud que se derivan de las aglomeraciones y largas jornadas de espera, como el estrés, que, sumado a la ineficiencia en el sistema, repercuten directamente en la calidad de vida de las personas usuarias.

- V. Fallas durante la temporada de lluvias.** Todas las problemáticas anteriores se incrementan durante la temporada de lluvias; pero, además, hay inundaciones e infiltraciones de agua, lo que provoca que el derecho a la movilidad se vea seriamente afectado. Asimismo, las infiltraciones de agua permiten vislumbrar el estado en el que se encuentran las instalaciones y, sobre todo, que a pesar de





### III LEGISLATURA

ser el sistema de movilidad más importante para la Ciudad de México una lluvia es suficiente para generar caos en el Metro.

Aunado a esto se encuentra la falta de mantenimiento en las instalaciones, convoyes, vías y, en general, en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, con lo que se agravan todas y cada una de las problemáticas descritas.

Paralelamente no pueden soslayarse los hechos extraordinarios que se han suscitado en el Metro y que no sólo permean en el derecho humano a la movilidad, sino que son una muestra del mal estado en el que se encuentra el STC Metro, como la caída de un tramo de la Línea 12; el choque de convoyes en la Línea 3; los conatos de incendios en diversas líneas, etc.

Ante esta situación no se puede ser indiferente, ya que todas estas problemáticas se traducen en una auténtica afectación al derecho humano a la movilidad no sólo para quienes son usuarios de la estación en donde se encuentra la afectación, sino también para las demás personas usuarias del resto de la línea de que se trate, ya que al tratarse de un sistema, se encuentra interconectado.

Por lo tanto, es necesario que las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenten con un sistema digno y adecuado, que les permita movilizarse de manera eficiente. Ahora bien, para lograr esto no basta con la buena voluntad de las autoridades en la materia, sino que se debe acompañar de una fuerte inversión presupuestaria.

No obstante, como se desprende del contenido de la presente proposición, aunque el presupuesto del Sistema de Transporte Colectivo Metro ha tenido algunos

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.





### III LEGISLATURA

incrementos, existen dos problemáticas claramente identificadas, a saber: a) el aumento no es continuo, y b) el presupuesto es insuficiente.

En este contexto, el principio de eficiencia en la movilidad, previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cobra especial relevancia, ya que este principio exige que se maximicen los desplazamientos ágiles y asequibles de personas a través de la optimización de los recursos disponibles, lo que no se traduce en una simple declaración, sino en una auténtica obligación a cargo de las autoridades competentes.

Asimismo, debe tenerse en cuenta el principio rector de los derechos humanos de *máximo uso de recursos disponibles*, concatenado con el principio de *progresividad*, que exigen que las acciones implementadas por el Estado para garantizar un derecho humano, como lo es la movilidad a través del STC Metro, atiendan a las necesidades de la sociedad, utilizando para tal efecto no sólo recursos económicos, sino también de otra naturaleza, como la tecnología, a las instituciones y al personal, siempre en forma creciente.

Por lo tanto, la presente proposición tiene como objetivo que el Sistema de Transporte Colectivo Metro reciba asignaciones presupuestales adicionales a las que se han venido asignando en los ejercicios fiscales anteriores, debido a que en el contexto actual de movilidad en el que nos encontramos en la Ciudad de México, así como la realidad y la dinámica sociales, es imperativo que se realicen esfuerzos adicionales para garantizar la movilidad de las y los chilangos.

En ese sentido, es indispensable cambiar la perspectiva que se tiene con relación a las asignaciones presupuestales, pues no se trata de un simple gasto, sino una verdadera



### III LEGISLATURA

inversión estratégica que persigue efficientar la movilidad y mejorar significativamente la calidad de vida de las y los chilangos.

## CONSIDERACIONES

**PRIMERA.** El artículo 1o, segundo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone lo siguiente:

***“Artículo 1o. (...)***

*Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.*

*(...)”.*

**SEGUNDA.** El artículo 4o, penúltimo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ordena lo siguiente:

***“Artículo 4.***

*(...)*

*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

*(...)”*

**TERCERA.** El artículo 11, apartado E de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que:

***“Artículo 13. Ciudad habitable***

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



### III LEGISLATURA

A. a D. (...)

#### **E. Derecho a la movilidad**

1. 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.

2. 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.

(...)”

**CUARTA.** El artículo 4, fracción V de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que:

#### **“Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial**

*La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:*

*I. a IV. (...)*

*V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;*

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



III LEGISLATURA

VI. a XX. (...)”

**QUINTA.** El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial dispone lo siguiente:

*“Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.*

*El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:*

*I. a II. (...)*

*III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*

*IV. (...)*

*V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*

*VI. a X. (...).”*

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

### **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.** SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



III LEGISLATURA

ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 17 de diciembre de 2024.

**Atentamente**

*Royfid Torres*

**DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ**

**Congreso de la Ciudad de México**

**III Legislatura**

**Diciembre de 2024**

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.



III LEGISLATURA



### FORMATO DE LECTURA FÁCIL

Chilangas y chilangos:

El Metro de la Ciudad de México es el medio de transporte más importante para todas las personas que vivimos aquí. Diariamente lo usan más de tres millones de personas y aunque es muy importante para que todas y todos podamos llegar a la escuela, al trabajo y a nuestras casas, no recibe el dinero que merece.

Esto hace que las estaciones, vagones y, en general, todo el metro no esté en buenas condiciones y por eso siempre hay mucha gente, retrasos y otros problemas que hacen que no podamos llegar de buena manera a nuestros destinos.

Por eso, con esta propuesta busco que las autoridades le den más dinero al Metro, para que mejore sus instalaciones, los vagones y todo lo demás que sea necesario para que todas y todos quienes lo usan, puedan recorrer nuestra ciudad sin ningún problema.

Atentamente,

Tu diputado, Roy.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS COMISIONES UNIDAS DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA Y LA DE HACIENDA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA PARA QUE EN EL MARCO DE LA DISCUSIÓN DEL PAQUETE ECONÓMICO 2025 Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS CONSIDEREN ASIGNACIONES ADICIONALES AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, A FIN DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD DE LAS Y LOS CHILANGOS.