

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO III
LEGISLATURA
P R E S E N T E.

La que suscribe, **Diputada Diana Sánchez Barrios**, integrante de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 99 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, PARA QUE EN EL MARCO DEL ANÁLISIS, DISCUSIÓN Y DICTAMINACIÓN DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO FISCAL 2026, SE CONSIDERE ASIGNAR UN INCREMENTO A LA PARTIDA PRESUPUESTAL CON CLAVE "10PDME" SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, CON UNA ASIGNACIÓN ESPECÍFICA PRESUPUESTARIA ESTIMADA DE \$46,000,000,000.00 (46 MIL MILLONES DE PESOS), CON EL OBJETIVO DE PODER REALIZAR DIVERSOS TRABAJOS DE MODERNIZACIÓN, ASÍ COMO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES PRÓXIMAS DE CARA AL MUNDIAL A CELEBRARSE EN NUESTRO PAÍS EN EL AÑO 2026, al tenor de lo siguiente:**

ANTECEDENTES

El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México constituye una infraestructura estratégica para la movilidad urbana metropolitana, al desempeñar un papel central en la articulación territorial y la accesibilidad de los ciudadanos. De igual manera, desde su puesta en operación el 4 de septiembre de 1969, el metro ha respondido a los requerimientos de una Ciudad en constante expansión, bajo una política pública orientada a garantizar el derecho al transporte mediante soluciones de alta capacidad y cobertura.

En su fase inicial, el metro contaba con una única línea que enlazaba el Centro Histórico con zonas periféricas en desarrollo, estableciendo un modelo de conectividad que facilitó la integración funcional de amplios sectores de la población, particularmente aquellos con limitaciones económicas. Esta intervención urbana no solo optimizó los desplazamientos cotidianos, sino que también promovió la equidad en el acceso a oportunidades laborales, educativas y culturales, consolidando al Metro como un componente esencial del desarrollo urbano sustentable.

Ahora bien, a 56 años de su inauguración, el Sistema de Transporte Colectivo Metro se consolida como el principal eje de movilidad urbana en la Ciudad de México. Esta afirmación se sustenta no solo en su capacidad operativa, sino también en la dependencia funcional que ha generado entre la población, así como en el número de pasajeros que lo ha utilizado a lo largo de su historia, toda vez que ha transportado a un aproximado de 68 mil 400 millones de usuarios desde 1969¹.

De igual manera, hoy en día, el metro se encuentra conformado por 12 líneas que abarcan más de 226 kilómetros de infraestructura ferroviaria², lo que lo posiciona como el segundo sistema de metro con mayor afluencia en América Latina, solo por debajo del metro de Sao Paulo en Brasil³, razón por la cual, el Metro representa mucho más que un medio de transporte: constituye una red estratégica que articula dinámicas económicas, sociales y culturales.

Aunado a lo anterior, es necesario señalar que la historia del Metro ha estado marcada por desafíos significativos, toda vez que, desde su creación, el Metro ha sabido responder a las exigencias de un incremento demográfico acelerado, así como por desastres naturales, tales como los sismos de 1985 y 2017, y periodos de desgaste por falta de inversión sostenida en épocas anteriores. Sin embargo, ha sido en el marco de la Cuarta Transformación donde hemos presenciado un renacer genuino del sistema del metro. Lo anterior, toda vez que, desde la llegada de la Jefa de Gobierno, Clara Brugada, el compromiso con el bienestar social ha permeado cada acción, priorizando el transporte público como un derecho humano y una herramienta de equidad.

Bajo este contexto, es de suma importancia destacar la importante gestión del Maestro Adrián Rubalcava Suárez, quien asumió la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo - Metro, el pasado mes de mayo y con tan solo unos meses al frente de este importante medio de transporte, su gestión, ha demostrado ser altamente productiva, generando mejoras y avances de impacto visible para los capitalinios. En este sentido, ha demostrado un liderazgo comprometido con la eficiencia y la cercanía humana.

¹ <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/conmemora-el-metro-56-anos-de-servicio>

² <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/el-metro-conmemora-55-anos-de-servicio-con-la-consolidacion-de-instalaciones-estrategicas-en-beneficio-de-mas-de-4-millones-de-usuarios-al-dia>

³ https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2025/6/25/estos-son-los-10-metros-con-mayor-numero-de-usuarios-en-latinoamerica-de-ellos-son-de-mexico-710001.html#google_vignette

Aunado a lo anterior, el actual Director del Metro, ha avanzado en la continuación de la modernización del Sistema, asimismo, ha priorizado la seguridad, implementando sistemas de vigilancia mejorados, en favor de los usuarios.

En este sentido, estos avances no son meros números, son testimonios de un Director que escucha las voces de los usuarios, aquellos que, como madres trabajadoras o estudiantes madrugadores, dependen del Metro para llegar a sus destinos laborales y así, obtener su sustento diario.

En el contexto de lo previamente señalado, es menester enfatizar que el nombramiento del Maestro Adrián Rubalcava al frente del Metro ha sido un acierto ya que ha transformado el Sistema en un sistema seguro, eficiente y eficaz. En el mismo sentido, resulta importante señalar que, el Metro no solo transporta usuarios, sino que transporta esperanzas, toda vez que reduce la desigualdad al ofrecer tarifas accesibles, otorgando beneficios en relación al congestionamiento vial y contribuyendo de esa manera, a la sostenibilidad ambiental.

A pesar de lo vertido con anterioridad, resulta inconcebible ignorar el horizonte inmediato, la Copa Mundial de la FIFA 2026, la cuál México coorganizará con Estados Unidos y Canadá, posicionando a nuestra querida Ciudad como un epicentro global. En este sentido, el hasta hoy conocido Estadio Azteca, sede de partidos de fútbol clave, depende en gran medida del Metro para satisfacer el flujo de aficionados, turistas y residentes.

Siguiendo la línea argumentativa relativa a la importancia del Metro en el mundial del 2026, resulta trascendental señalar que líneas como la 2, que conecta directamente con el Estadio, requieren intervenciones urgentes: desde la personalización de estaciones con murales temáticos y mejoras en accesos, hasta la modernización de trenes y sistemas contra inundaciones. Derivado de ello, es fundamental mencionar que el impacto económico del Mundial, estimado en miles de millones de pesos para la capital, exige que el Metro esté a la altura, no solo para evitar colapsos operativos, sino para proyectar la imagen de un México moderno y hospitalario.

Lo antes señalado, da muestra de que se requiere un Metro en transformación, impulsado por un gobierno que prioriza al pueblo, pero que enfrenta la imperiosa necesidad de recursos ampliados para consolidar sus avances. Por lo anteriormente expuesto, radica la urgencia del presente Punto de Acuerdo, el cual tiene como objetivo solicitar un mayor presupuesto al Sistema de Transporte Colectivo Metro, dejando claro que la presente petición no es un lujo, sino una inversión en el futuro a efecto de consolidar una movilidad digna, eficaz y eficiente.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Ciudad de México, con sus más de 9 millones de habitantes, enfrenta desafíos estructurales en materia de movilidad que trascienden lo técnico y tocan lo humano, tal como lo es el Derecho de cada ciudadano a desplazarse sin barreras, con seguridad y en tiempos razonables. En este sentido, cabe resaltar que el Sistema de Transporte Colectivo - Metro emerge como el eje vertebral de la movilidad en esta Ciudad.

Es por ello que, el presente planteamiento del problema radica en la insuficiencia presupuestal actual para abordar integralmente la modernización y mantenimiento del Metro, especialmente ante el ya muy cercano Mundial de Fútbol 2026, el cual multiplicará la demanda de servicios y expondrá vulnerabilidades si no se actúa con eficacia y prontitud.

En relación a lo anterior, es menester señalar que el envejecimiento de la infraestructura del metro representa un riesgo latente para la ciudadanía. Lo anterior, toda vez que la gran mayoría de las estaciones del Metro, así como su parque vehicular, datan de los años 70 y 80, contando con componentes electromecánicos que requieren reemplazo constante, todo ello a pesar de recibir rehabilitación constante en los últimos años.

El propósito del presente Punto de Acuerdo es el de dotar de un mayor presupuesto al Metro, principalmente con el objetivo de evitar accidentes o incidentes, toda vez que el presupuesto actual con el que cuenta el metro cubre apenas el mantenimiento básico.

Aunado a lo anterior, otra problemática que padece el Metro, es la presión demográfica y económica, toda vez que la cantidad de pasajeros que transporta provoca una saturación de las líneas en horas pico, generando congestión en estaciones clave como Pantitlán o Hidalgo. Esta sobrecarga no solo acelera el desgaste, sino que impacta la salud pública al generar estrés crónico entre usuarios que padecen lo antes mencionado. En relación a lo anterior, es importante señalar que tan solo en el periodo comprendido del mes de julio a septiembre de la presente anualidad, el metro tuvo una afluencia total de 314,191,814 usuarios⁴, lo que dimensiona la magnitud de la sobrecarga mencionada.

En este sentido, cabe destacar que la administración actual, con su énfasis en la salud como derecho, ha tenido a bien impulsar campañas de ventilación mejorada y desinfección diaria dentro de las instalaciones del Metro. No obstante, es crucial señalar que la totalidad de estas intervenciones, si

⁴ <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/afluencia-de-estacion-por-linea>

bien resultan esenciales para la mitigación de riesgos epidemiológicos y la protección de millones de usuarios, se ha sostenido mediante la optimización estricta del gasto operativo, ejecutándose sin la asignación de recursos adicionales o partidas extraordinarias.

Lo señalado en el párrafo precedente, lejos de ser un estándar sostenible, evidencia la imperiosa necesidad de dotar al Metro de una asignación presupuestal robusta y específica, toda vez que solo así se podrá garantizar la permanencia y la progresividad de estas medidas sanitarias, elevando la calidad del servicio a la altura de los derechos fundamentales de las y los capitalinos, sin comprometer otras áreas operacionales.

Como ya se mencionó con anterioridad, otro elemento a considerar como riesgoso y probablemente el más apremiante, es el contexto del Mundial de fútbol 2026, la Ciudad de México como coanfitrión, recibirá a cientos de miles de visitantes entre junio y julio de 2026. En este sentido, con el Estadio Azteca como sede de al menos cuatro partidos de esta gran justa, incluyendo la inauguración, sin lugar a dudas el Metro, será la principal arteria para el 70% de los desplazamientos al estadio a través de la Línea 2.

En concordancia con lo mencionado previamente, es necesario destacar que bajo la dirección de Adrián Rubalcava Suárez, se han informado sobre futuras intervenciones a la Línea 2 de cara al mundial del próximo año, sin embargo, a pesar de ello, es claro que el presupuesto actual con el que cuenta el Metro limita su alcance. Es por ello que, destinar un mayor presupuesto al Sistema de Transporte Colectivo - Metro, no sólo permitiría prepararnos para el evento, sino que permitiría generar un legado perdurable.

Del mismo modo, es importante mencionar que, sin el incremento presupuestal al Metro, se corre el riesgo, de que este importante sistema de transporte pueda colapsarse afectando la economía y la imagen internacional de México. Por último, se debe dejar claro que el toque humano en este tema, es ineludible, toda vez que cada retraso es una historia truncada, mientras que cada mejora será una victoria compartida. Por ello, el presente Punto de Acuerdo plantea no solo resolver el problema técnico presupuestal que enfrenta el Metro, sino también honrar el compromiso de la Cuarta Transformación con el pueblo de la Ciudad de México.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que el presente exhorto se fundamenta en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual reconoce el derecho a la movilidad segura, y en el numeral 1 del apartado H del artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual garantiza la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad.

SEGUNDO. Que el Sistema de Transporte Colectivo - Metro de la Ciudad de México, inaugurado el 4 de septiembre de 1969, es la mejor opción de transporte público de la capital, con 12 líneas que atienden diariamente a millones de usuarios, democratizando la movilidad y fomentando la inclusión social.

TERCERO. Que bajo el Gobierno de la Jefa de Gobierno, Lic. Clara Brugada Molina, se ha impulsado un rescate integral del Metro, con presupuestos históricos que han permitido rehabilitaciones y modernizaciones, reflejando el compromiso con el bienestar colectivo.

CUARTO. Que el Maestro Adrián Rubalcava Suárez asumió la Dirección General del Metro el 6 de mayo de 2025, logrando avances significativos, tales como la presentación del Programa Estratégico de Mantenimiento 2025-2029, firmando 10 compromisos con el objetivo de optimizar el servicio.

QUINTO. Que la Copa Mundial de la FIFA 2026, coorganizada por México, posicionará a la Ciudad de México como anfitriona clave, requiriendo un Metro fortalecido para manejar el incremento en afluencia, especialmente en la Línea 2 y accesos al Estadio Azteca.

SEXTO. Que ante el desgaste infraestructural, la presión demográfica y los retos climáticos, el metro necesita un mayor presupuesto, a efecto de garantizar seguridad, eficiencia y sostenibilidad, en beneficio de la ciudadanía y el legado transformador.

SÉPTIMO. Que este Congreso local debe priorizar al Metro como el transporte público del desarrollo humano, por lo que la aprobación de un mayor presupuesto para este reforzaría esta visión, promoviendo equidad, salud pública y proyección internacional de México.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad México, la siguiente proposición con Punto de Acuerdo, al tenor del siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO. – EL PLENO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA COMISIÓN DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA, PARA QUE EN EL MARCO DEL ANÁLISIS, DISCUSIÓN Y DICTAMINACIÓN DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO FISCAL 2026, SE CONSIDERE ASIGNAR UN INCREMENTO A LA PARTIDA PRESUPUESTAL CON CLAVE “10PDME” SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO, CON UNA ASIGNACIÓN ESPECÍFICA PRESUPUESTARIA ESTIMADA DE \$46,000,000,000.00 (46 MIL MILLONES DE PESOS), CON EL OBJETIVO DE PODER REALIZAR DIVERSOS TRABAJOS DE MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y REMOZAMIENTO, ASÍ COMO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES PRÓXIMAS DE CARA AL MUNDIAL A CELEBRARSE EN NUESTRO PAÍS EN EL AÑO 2026.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, a los 27 días del mes de noviembre de 2025.

ATENTAMENTE



Dip. Diana Sánchez Barrios
*Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres por
el Comercio Feminista e Incluyente.*