



Ciudad de México, a 13 de abril de 2026

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

La que suscribe, Diputada **LIZZETTE SALGADO VIRAMONTES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el 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 apartado A, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 Y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración de este H. Congreso, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, CON CARÁCTER DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO, LICENCIADA CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, Y AL SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, LICENCIADO JUAN PABLO DE BOTTON FALCÓN, PARA QUE IMPULSEN LA REORIENTACIÓN DEL PRESUPUESTO ASIGNADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO EN EL EJERCICIO FISCAL 2026, Y CON ELLO, SE PRIORICE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO REALES NECESARIOS DE ESTE ORGANISMO, CON EL FIN DE GARANTIZAR EL FUNCIONAMIENTO ÓPTIMO Y SOBRE TODO, LA SEGURIDAD DE LAS CASI CINCO MILLONES DE PERSONAS QUE LO UTILIZAN COMO MEDIO TRANSPORTE, TODOS LOS DÍAS, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El Sistema de Transporte Colectivo, Metro no es simplemente un medio de transporte; es el sistema circulatorio de la Ciudad de México. Su historia es la crónica de una lucha constante contra la geografía, el escepticismo técnico y la explosión demográfica.

Hacia la década de 1950, la Ciudad de México enfrentaba un colapso inminente en sus vías de comunicación. El sistema de tranvías, que había sido el orgullo de la era porfiriana, resultaba insuficiente y estorbaba al creciente flujo de automóviles y camiones de



combustión interna. La población de la capital crecía a tasas superiores al 5% anual, y la mancha urbana comenzaba a devorar las zonas rurales circundantes.

Los intentos previos por organizar el transporte público se limitaban a líneas de autobuses concesionados que competían entre sí, generando el fenómeno conocido como "el correteo", donde la seguridad del pasajero era secundaria frente a la ganancia económica. Era evidente que la ciudad necesitaba un sistema de transporte masivo segregado del tráfico de superficie.

El 29 de abril de 1967 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto presidencial que creaba el Sistema de Transporte Colectivo como un organismo público descentralizado. La construcción comenzó formalmente el 19 de junio de 1967 en el cruce de las avenidas Chapultepec y Bucareli.

El 4 de septiembre de 1969, se inauguró el primer tramo de la Línea 1, que corría de Zaragoza a Chapultepec. Con 12.6 kilómetros de longitud y 16 estaciones, el Metro cambió para siempre la experiencia de ser habitante de la capital. Por primera vez, un trabajador podía cruzar el corazón de la ciudad en una fracción del tiempo que tomaba en superficie, en un entorno limpio, iluminado y con una iconografía diseñada por Lance Wyman para que incluso aquellos que no sabían leer pudieran orientarse.

La respuesta de la población fue de asombro. Por primera vez, se podía viajar en un entorno climatizado, con música ambiental, iluminación fluorescente y, sobre todo, a una velocidad constante que el tráfico de superficie nunca podría igualar. El Metro no solo acortó distancias geográficas, sino que también democratizó la ciudad: el costo del boleto se mantuvo subsidiado para que fuera accesible a todas las clases sociales.

Los antecedentes del Metro de la Ciudad de México demuestran que su creación no fue un proceso lineal, sino una serie de crisis resueltas con ingenio. Desde el escepticismo de los años 40 hasta la maestría de la ingeniería de los 60, el STC se consolidó como el motor de la metrópoli.

Así, aquel 4 de septiembre de 1969 marcó el fin de la era de los antecedentes y el inicio de la era de la expansión. Lo que comenzó como un proyecto de tres líneas 1, 2 y 3 para aliviar la presión de los Juegos Olímpicos, se convirtió en una red que hoy cuenta con 12 líneas y más de 220 kilómetros de longitud, enfrentando hoy nuevos retos de mantenimiento y modernización, pero manteniendo siempre su esencia de ser el corazón que bombea la vida de la capital mexicana.



LIZ SALGADO 
Viramontes



Tal es el caso que, el Sistema de Transporte Colectivo es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal de la Ciudad de México, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de conformidad con el artículo 45 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, que tiene por objeto la realización de las actividades que expresamente le confiere su Decreto de Creación.

De acuerdo con el Decreto de creación y sus modificaciones, su objeto es la construcción, mantenimiento, operación y explotación de un tren con recorrido subterráneo, superficial y elevado para el transporte colectivo de pasajeros en la zona Metropolitana de la Ciudad de México, áreas conurbadas de ésta y del Estado de Mexico, la adecuada explotación del servicio público de transporte colectivo de personas mediante vehículos que circulen en la superficie y cuyo recorrido complemente el del tren subterráneo.

La red del Metro de la Ciudad de México está diseñada para conectar los cuatro puntos cardinales de la metrópoli y parte del Estado de México, y cuenta con 12 líneas y 195 estaciones, con una longitud aproximada de 226.49 kilómetros. De las 12 líneas, 10 son de rodadura neumática y 2 de rodadura férrea (Líneas A y 12).

De las 195 estaciones, 44 estaciones de transferencia o correspondencia, donde los usuarios pueden cambiar de línea sin pagar un nuevo boleto.

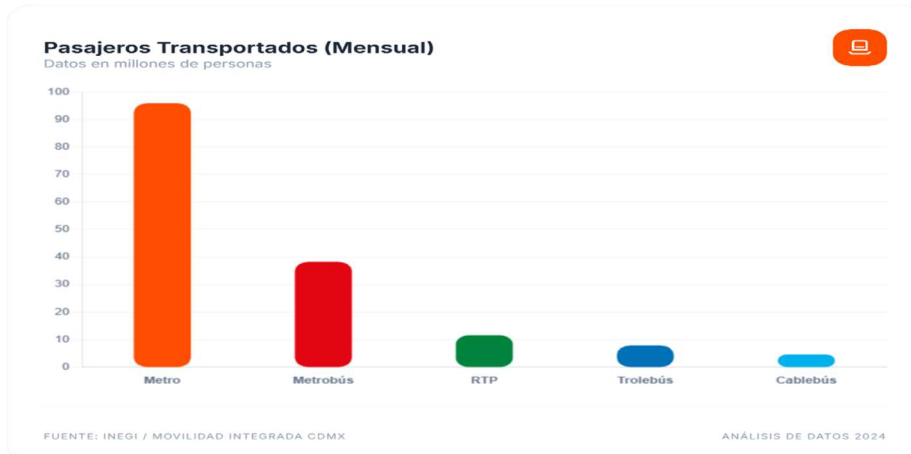
También, destaca que, de sus 195 estaciones, 115 son subterráneas, 54 superficiales y 26 elevadas, siendo la más profunda, Camarones en la línea 7, con aproximadamente 40 metros de profundidad. De acuerdo con datos históricos, la estación Pantitlán es la terminal con mayor movimiento de pasajeros al converger cuatro líneas (1, 5, 9 y A).

El Metro de la Ciudad de México es la columna vertebral del transporte público en el área metropolitana. Sus cifras de operación reflejan la magnitud de la demanda diaria, así, el metro en días laborales, transporta aproximadamente entre **3.9 y 4.6 millones de pasajeros** cada día hábil. Al cierre de años recientes, el sistema ha registrado un total superior a los **1,000 millones de viajes** por año. Y, los fines de semana la afluencia disminuye considerablemente, especialmente los domingos, aunque sigue superando los 2 millones de usuarios.

De hecho, si se realiza una comparativa entre los diversos medios de transporte colectivo de la Ciudad de México, se puede visualizar que es el que más personas transporta en una simple comparativa realizada de manera mensual, con datos extraídos del INEGI,



esto hasta el 2024, sin considerar la apertura de la línea 1 hasta su total capacidad, por lo que es evidente que debe ser el sistema al que mayor atención se le debería prestar.



PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Como ya se señaló, el Sistema de Transporte Colectivo Metro es la columna vertebral de la Zona Metropolitana del Valle de México. Con más de 5 millones de viajes diarios, su funcionamiento no es solo una cuestión de movilidad, sino de estabilidad económica y seguridad nacional. Sin embargo, en la última década y en particular en la presente administración, el sistema ha pasado de ser un orgullo de la ingeniería mexicana a un símbolo de degradación institucional.

El problema más grave no es la falta nominal de dinero en los presupuestos aprobados, sino la ineficiencia en su ejercicio y la priorización de proyectos superficiales sobre el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura crítica.

Así, el presupuesto más alto en la historia del Metro es una total falacia toda vez que, se encuentra ineficazmente distribuido por la Secretaría de Administración y Finanzas, invadiendo la autonomía que este Organismo tiene en proyectos que no tienen ni fecha de inicio, ni bases sobre los cuales estructurarlos, y esto, está generando afectaciones graves en contra de los millones de usuarios diarios que sufren retrasos o incluso accidentes, por lo que es fundamental reordenar el presupuesto asignado para que se encuentre realmente disponible para las necesidades reales del Sistema o bien, redireccionar mayor presupuesto para su atención.

La ineficaz distribución o amago presupuestal por parte de la Jefatura de Gobierno y del Secretario de Administración y Finanzas no solo permite que el desgaste del sistema de



movilidad más importante de la Ciudad continúe, en perjuicio de todos los usuarios, sino que, además, pone en riesgo sus vidas, lo cual no puede continuar.

Un sistema de transporte ineficiente añade entre 40 y 90 minutos diarios al tiempo de traslado de los trabajadores. Esto se traduce en menor productividad nacional y menor tiempo de calidad con las familias.

También, las frecuencias bajas debido a trenes descompuestos generan andenes saturados, el hacinamiento extremo aumenta los incidentes de violencia de género, robos y problemas de salud por falta de ventilación. Aunado a que el usuario del Metro vive en un estado de estrés constante, con la incertidumbre de si llegará a su destino o si quedará atrapado en un túnel oscuro por una falla eléctrica.

Todo esto resulta especialmente preocupante frente a los preparativos para la Copa del Mundial de Futbol 2026, evento internacional que tendrá como una de las sedes la Ciudad de México, y que por supuesto no puede operar con las deficiencias con las que hoy se cuentan y menos exponer vidas humanas en un evento de esa magnitud.

Todo lo anterior, como ya se ha comentado, podría evitarse si el presupuesto asignado al Metro fuera eficiente y no solo llamativo como lo anunció el Gobierno de la Ciudad de México como un gran logro, sin justificación alguna, deciden y amagan el presupuesto que podría sino ser atendido por completo por lo menos si aminorar las graves necesidades reales que tiene ese sistema de transporte colectivo y dejar de afectar la vida cotidiana de millones de personas, y de poner en riesgo sus vidas.

En este sentido, el Gobierno de la Ciudad de México anunció como un logro nunca visto, un presupuesto asignado al Metro de \$25, 000, 000, 000. 00 (Veinticinco mil millones de pesos), sin, embargo, lo que no dijo es que este presupuesto es una fantasía, algo que solo luce bien afuera pero que realmente no tiene mayor beneficio y esto, es responsabilidad única de la Jefa de Gobierno y del Secretario de Administración y Finanzas, esto se demuestra con la siguiente tabla:

MONTO	DESTINO	DATOS	COMETARIOS
\$25, 000, 000, 000. 00		Monto total asignado.	Lo publicado por el Gobierno de la Ciudad de México
\$10, 000, 000, 000. 00	Capítulo 1000	Remuneraciones, sueldos, salarios y prestaciones del personal que labora.	



\$1, 000, 000, 000. 00	Partida 1611 del capítulo 1000	Partida presupuestal transitoria utilizada para registrar recursos destinados a cubrir necesidades laborales, económicas o de seguridad social que no están completamente definidas al momento de elaborar el presupuesto inicial.	Partida designada por el Gobierno de la Ciudad de México y no por el Metro
\$5, 000, 000, 000 .00	Fideicomiso para Línea 3		No existen estudios técnicos para estar en posibilidad de avanzar con este proyecto, ni recursos asignados para éstos. Por lo que es un proyecto que no se materializará en este ejercicio 2026. Sin embargo, el dinero está detenido sin ningún fin.
\$2, 383, 540, 968. 00	Contrato multianual de Línea 1		De la suma de ambos conceptos hay un déficit presupuestal de aproximadamente \$1, 800, 000, 000. 00 porque de origen no se destinó el dinero suficiente para cubrir ambos contratos multianuales, que ya conocen.
\$305, 469, 450. 00	Contrato multianual de Línea 12		De la suma de ambos conceptos hay un déficit presupuestal de aproximadamente \$1, 800, 000, 000. 00 porque de origen no se destinó el dinero suficiente para cubrir ambos contratos multianuales, que ya conocen.
\$1, 471, 373, 703. 00	Servicios Generales		Servicios que no son modificables.
\$389, 950, 000. 00	Servicios de recaudación	Los concernientes a la recolección de ingresos	

\$1, 107, 969, 571. 00	Servicios médicos subrogados	Derechos sindicales	
\$1, 800, 000, 000. 00	Energía eléctrica	En comparativo en el año 2025 el gasto efectivo de este rubro fue de \$2, 472, 584, 814. 21	Se puede predecir un déficit de aproximadamente \$763, 000, 000. 00 que no se ha considerado
\$189, 253, 545. 00	Servicios de comedores	Derechos sindicales	

De todo lo anterior, se concluye que, el presupuesto real para ejercer por el Metro es de \$1, 352, 442, 763. 00 para servicios de mantenimiento, adquisición de herramientas, cumplimientos de laudos y sentencias, mantenimiento de instalaciones fijas, servicios de CENDI, mobiliario, mantenimiento de sistemas informáticos, obras y reparaciones, modernización, comunicaciones, entre otros, indispensables para su funcionamiento cotidiano.

En resumen, podemos ver que el presupuesto correspondiente al ejercicio 2026 es mucho peor que el del 2025 y por supuesto, nos debe preocupar a todos, sin duda porque tenemos en puerta un evento de talla internacional que no permite errores e ineficiencias como las que todos los días se viven en la Ciudad, pero también porque la vida, la integridad y la movilidad de millones de personas se encuentra en juego, con resultados no muy positivos derivado del simple análisis.

CAPÍTULO	DENOMINACIÓN	ORIGINAL 2025	ORIGINAL 2026	VARIACIÓN
1000	Servicios personales	\$9,587	\$9,639	0.55%
2000	Materiales y suministros	\$1,248	\$708	-43.25%
3000	Servicios generales	\$6,156	\$6,919	12.39%
4000	Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$22	\$25	11.82%
5000	Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$243	\$0	-100.00%
6000	Inversión pública	\$5,685	\$7,689	35.26%
7000	Inversiones financieras y otras provisiones	\$60	\$20	-66.67%
TOTAL		\$23,000	\$25,000	8.70%



Entonces, como se puede observar, el presupuesto anunciado como inédito, resultó mucho peor para la operación del Metro y no solo permite que el desgaste de este continúe, sino que, además, pone en riesgo millones de vidas.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:**

En su **Artículo 4º**, reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad

SEGUNDO. Que la **Constitución Política de la Ciudad de México:**

En su **Artículo 13 apartado E, numerales 1 y 2**, reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Así como, el hecho de 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.

Que, tratándose del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la garantía efectiva del derecho a la movilidad exige no solo la asignación formal de recursos en el Presupuesto de Egresos, sino su adecuada distribución y ejercicio oportuno en operación y mantenimiento, de modo que el servicio se preste en condiciones de seguridad, continuidad y calidad para las personas usuarias.

TERCERO. Que la **Constitución Política de la Ciudad de México:**

En su **Artículo 13 apartado H, numeral 1**, establece que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene

CUARTO. Que la **Constitución Política de la Ciudad de México:**

En su **Artículo 7 apartado A, numeral 1**, reconoce que toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir



los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

Que dicho derecho implica que las autoridades hacendarias y los entes públicos descentralizados deben planear, programar y ejercer el gasto público de manera eficiente, eficaz, transparente y orientada a resultados, lo que incluye informar de forma clara sobre la distribución del presupuesto, justificar los recursos destinados a proyectos multianuales y evitar que la falta de mantenimiento y de operación adecuada del Sistema de Transporte Colectivo Metro derive en afectaciones a los derechos de las personas usuarias.

QUINTO. Que el Derecho a la Buena Administración Pública nos recuerda que la persona es el centro de los Derechos Humanos y, por tanto, la Administración Pública debe estar al servicio de las personas y no al revés. Y, de acuerdo con el Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo¹, este Derecho es concebido dentro del del enfoque de derechos humanos dirigido a la garantía de un servicio público oportuno, transparente, eficiente e imparcial que se verifica en las relaciones “micro” entre la administración pública y los ciudadanos.

Que, en ese sentido, la obligación de buena administración pública comprende no solo el diseño de políticas y programas, sino también el deber de informar y rendir cuentas al Congreso local sobre la forma en que se distribuye y ejerce el presupuesto del Sistema de Transporte Colectivo Metro, particularmente cuando se trata de montos históricamente elevados destinados a su modernización y operación.

SEXTO. Que el presupuesto aprobado para el Sistema de Transporte Colectivo Metro en el ejercicio fiscal 2026 ha sido presentado públicamente por el Gobierno de la Ciudad de México como el más alto en la historia de dicho organismo; sin embargo, la propia información oficial muestra que una parte relevante de esos recursos se destina a gasto rígido, proyectos multianuales y fideicomisos, por lo que resulta indispensable que la Jefatura de Gobierno, la Secretaría de Administración y Finanzas y el propio Sistema de Transporte Colectivo informen a este Congreso, de manera desagregada, el monto efectivamente disponible para operación y mantenimiento, así como las necesidades financieras para atender el desgaste de la infraestructura y los riesgos asociados a su eventual insuficiencia.

SÉPTIMO. Que, de confirmarse un déficit en los recursos disponibles para la operación y el mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro en el ejercicio fiscal 2026, se vuelve necesario que las autoridades competentes valoren y, en su caso, impulsen la reorientación de partidas presupuestales hacia estos rubros, privilegiando la seguridad y

¹ Guillermo Jiménez, William, Nel Paez Pedro, El derecho a la buena administración pública. Contenido y desarrollo en Iberoamérica y Colombia, <https://doi.org/10.69733/clad.ryd.n90.a412>.



LIZ SALGADO 
Viramontes



la continuidad del servicio sobre otros proyectos cuya ejecución no cuente aún con estudios técnicos y financieros concluyentes, cronogramas definidos o metas físicas verificables.

OCTAVO. Que los recursos destinados a proyectos multianuales de modernización del Sistema de Transporte Colectivo Metro, incluyendo los relativos a líneas específicas y a fideicomisos vinculados con su ampliación o renovación, deben sustentarse en estudios técnicos, financieros y de costo–beneficio debidamente registrados, así como en calendarios de inversión y metas físicas anuales claras, de manera que pueda evaluarse su contribución efectiva a la mejora del servicio y, en caso contrario, considerarse la reorientación parcial de dichos recursos hacia el mantenimiento y la operación esenciales del sistema.

Por lo expuesto, someto a la consideración de este Honorable Congreso el siguiente punto de acuerdo con carácter de urgente y obvia resolución:

PRIMERO.- SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO, LICENCIADA CLARA MARINA BRUGADA MOLINA, Y AL SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS, LICENCIADO JUAN PABLO DE BOTTON FALCÓN, PARA QUE IMPULSEN LA REORIENTACIÓN DEL PRESUPUESTO ASIGNADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO EN EL EJERCICIO FISCAL 2026, Y CON ELLO, SE PRIORICE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO REALES NECESARIOS DE ESTE ORGANISMO, CON EL FIN DE GARANTIZAR EL FUNCIONAMIENTO ÓPTIMO Y SOBRE TODO, LA SEGURIDAD DE LAS CASI CINCO MILLONES DE PERSONAS QUE LO UTILIZAN COMO MEDIO TRASNORTE, TODOS LOS DÍAS.

SEGUNDO.- SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO QUE REMITA A ESTE CONGRESO, EN UN PLAZO NO MAYOR A 30 DÍAS NATURALES, UN INFORME TÉCNICO EN EL QUE SE DETALLEN: A) LAS NECESIDADES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO PARA 2026, B) EL COSTO ESTIMADO DE SU ATENCIÓN, C) LOS RIESGOS OPERATIVOS ASOCIADOS A UNA EVENTUAL INSUFICIENCIA DE RECURSOS, Y D) LAS ACCIONES EMPRENDIDAS PARA OPTIMIZAR EL USO DEL PRESUPUESTO AUTORIZADO, INCLUYENDO ADECUACIONES PRESUPUESTARIAS SOLICITADAS ANTE LA AUTORIDAD HACENDARIA LOCAL.

TERCERO.- SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO Y AL SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS PARA QUE, TRATÁNDOSE DE LOS RECURSOS DESTINADOS A PROYECTOS MULTIANUALES Y A LA MODERNIZACIÓN DE LÍNEAS DEL METRO, INCLUIDOS AQUELLOS VINCULADOS A LA LÍNEA 3, SE GARANTICE QUE CUENTEN CON ESTUDIOS TÉCNICOS, FINANCIEROS Y DE COSTO–BENEFICIO DEBIDAMENTE REGISTRADOS,



LIZ SALGADO 
Viramontes



CALENDARIOS DE INVERSIÓN CLAROS Y METAS FÍSICAS ANUALES VERIFICABLES; EN TANTO ELLO NO OCURRA, SE VALORE LA REORIENTACIÓN PARCIAL DE RECURSOS HACIA RUBROS DE MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN INDISPENSABLES PARA ASEGURAR LA CONTINUIDAD Y SEGURIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE QUE PRESTA EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.

Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 13 días del mes de abril de 2026.

ATENTAMENTE

Lizzette Salgado Viramontes

DIP. LIZZETTE SALGADO VIRAMONTES

Certificado de firma 12/04/2026 22:33

Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado
Identificador: 69DC71849645D13F44792A76 Nombre y extensión: LSV_PDA_STC.vf.pdf Descripción: Cantidad de páginas: 3 Estado: Firmado Firmantes: 1 Huella digital del contenido del documento original: <small>e8734ebd9e0cc8ab89f257b44f8eba1736f206c6738a9725683a7cb11e768ab0</small> Huella digital del contenido del documento firmado: <small>efea924d782fff5de854f51ba33b8a78f9657ce7951cfb8b390d89ca3710afed</small>	Nombre: Lizzette Salgado Viramontes Compañía: SR LUZ SA DE CV Correo electrónico: lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Dirección IP: 2806:107e:c:ebc1:508c:ea1b:7d56:cca1 Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City): 12/04/2026 22:31

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 13/04/2026 04:33:13 UTC (12/04/2026 22:33:13 Hora local de la Ciudad de México) Nombre y extensión: <small>e2e5feee-905b-4db9-b6c1-ced46dff9472.cons</small> Huella digital contenida en la constancia: <small>efea924d782fff5de854f51ba33b8a78f9657ce7951cfb8b390d89ca3710afed</small>	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V. Certificado PSC válido desde: 2017-07-19 Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Lizzette Salgado Viramontes		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: Método de notificación: Correo Correo: <small>lizzette.salgado@congresocdmx.gob.mx</small> Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 69DC7202DA10C2455236696E IP: 2806:107e:c:ebc1:508c:ea1b:7d56:cca1 <div style="border: 1px dashed blue; padding: 5px; display: inline-block;"> Firma con texto <i>Lizzette Salgado Viramontes</i> </div>	Enviado: 12/04/2026 22:32:18 Aceptó Aviso de Privacidad: 12/04/2026 22:32:48 Visto: 12/04/2026 22:33:07 Confirmado: 12/04/2026 22:33:07.527 Firmado: 12/04/2026 22:33:07.529

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

