

Ciudad de México a 23 de febrero de 2023

Dip. Fausto Manuel Zamorano Esparza
Presidente de la Mesa Directiva
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
Presente

II LEGISLATURA

La que suscribe Diputada **María Gabriela Salido Magos** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México II 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 D inciso a), apartado E y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 2 fracción II, 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 102 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente:

GS

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2023, lo anterior al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 15 de diciembre de 2021 esta II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, aprobó el Paquete Económico para el ejercicio 2022, destinando al Sistema de Transporte Colectivo Metro \$ **18,828,440,719 pesos**.

A partir del 01 de enero de 2022 entraron en vigor todas las disposiciones pertenecientes al Paquete Económico que fueron aprobadas por este Congreso, la cuales, desde la fecha de aprobación, fueron señaladas por el Grupo parlamentario de Acción Nacional, y en particular por la suscrita, pues su formulación no garantizaba la equidad en el ejercicio del gasto público.

El Sistema de Transporte Colectivo (SCT) "METRO" es un Organismo Público Descentralizado que tiene como objeto la operación de un tren rápido que funciona por energía eléctrica y tiene recorridos subterráneos y superficiales dentro de la Ciudad de México.

El metro es el principal medio de transporte en la Ciudad de México, según información publicada en la página de la SCT el total de pasajeros transportados llega a los 1,647 millones 475 mil 013 usuarios. El metro de la Ciudad de México cuenta con 12 líneas, que se distinguen con un número o letra y cada una de ellas con un color distinto. GS

De acuerdo con cifras de la operación del año 2021 (las más actualizadas la fecha), el sitio web <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion> señala los siguientes datos a destacar:

- Total de pasajeros transportados: 837 millones 473 mil 413 usuarios.
- Total de accesos de cortesía otorgados: 74 millones 153 mil 566
- Total de energía consumida (estimada): 617 millones 671 mil 029.20 kilowatts
- Estación de menor afluencia: Tlaltenco de Línea 12 con 301 mil 594 usuarios
- Estación de mayor afluencia: Pantitlán Línea "A" con 33 millones 368 mil 107 usuarios
- Kilómetros de la Red en servicio: 226.488
- Kilómetros recorridos: 33 millones 801 mil 794

La elevada demanda de este transporte público ha provocado en los últimos años el aumento de accidentes entre los usuarios que van desde el colapso de la infraestructura hasta la muerte o heridas graves por las fallas presentadas.

El 30 de noviembre de 2022 la Secretaría de Administración y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de México entregó a la presidencia de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México el Paquete Económico para el Ejercicio Fiscal de 2023, dando cuenta del mismo al Pleno de este Órgano Legislativo el 1 de diciembre del año en curso, en el que se destinan al Sistema de Transporte Colectivo Metro **\$18,847,741,477 pesos.**

Ahora bien, una vez analizados los motivos que otorgan pertinencia a la propuesta en desarrollo, es necesario observar los derechos y obligaciones que se establecen en el sistema jurídico vigente de la Ciudad de México:

A) Progresividad de derechos

La Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 5 señala respecto a la progresividad de derechos, lo siguiente:

GS

“Artículo 5 Ciudad garantista

A. Progresividad de los derechos

1...

2. *El Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México establecerá un sistema de indicadores de estos derechos que permitan **fijar metas en el presupuesto anual y evaluar la garantía de su cumplimiento progresivo, tomando como base los niveles esenciales y alcanzados de satisfacción conforme a lo previsto por la ley.***

3-9...

B-C...”

B) Ejes de la programación y presupuestación.

La Ley de Austeridad, Transparencia en remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México en su artículo 27 señala los ejes que deben ser considerados en la programación y presupuestación por parte de la Administración Pública, lo siguiente:

“Artículo 27. La programación y presupuestación del gasto público comprende:

I. Las actividades que deberán realizar las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Alcaldías y Entidades para dar cumplimiento a los objetivos, políticas, estrategias, prioridades, metas y resultados con base en indicadores de desempeño, contenidos en los instrumentos de planeación que se derivan del Plan General de Desarrollo.

II. Las previsiones de gasto público para cubrir los recursos humanos, materiales, financieros y de otra índole, necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en la fracción anterior;

III. Las actividades y sus respectivas previsiones de gasto público correspondiente al Poder Legislativo, Poder Judicial y Organismos Autónomos; y

IV. Las previsiones de gasto público para cubrir los recursos humanos, materiales, financieros y de otra índole, necesarios para la operación y el cumplimiento de los Programas Presupuestarios.

...”

C) Mecanismos de exigibilidad de derechos

La Ley Constitucional de Derechos Humanos en su artículo 1, respecto a los mecanismos de exigibilidad de derechos, señala lo siguiente:

GS

“Artículo 1. La presente Ley Constitucional y sus disposiciones son de orden público, interés social y de observancia general en la Ciudad de México, y tiene por objeto:

A-D...

E. De los mecanismos de exigibilidad

- 1. Garantizar, en el máximo de recursos presupuestales, la prestación de bienes, trámites, servicios e infraestructura públicos con el enfoque del derecho a la buena administración.*
- 2. Reducir, en el máximo de recursos presupuestales, las brechas de desigualdad para favorecer el desarrollo integral de todas las personas en la Ciudad.*
- 3. Promover, en el máximo de recursos presupuestales, entre la población el conocimiento de los derechos humanos, así como las vías de su exigibilidad.*
- 4. Promover, en el máximo de recursos presupuestales, entre la sociedad la cultura de la corresponsabilidad de los derechos humanos.*
- 5. Contribuir, en el máximo de recursos presupuestales, a la habilitación de las personas para el ejercicio de sus derechos humanos.”*

D) Derecho a una ciudad habitable y derecho a la movilidad

El artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce el derecho que toda persona que habita en esta ciudad tiene a la movilidad con accesibilidad, comodidad, eficiencia e igualdad, texto constitucional que refiere:

*“Ciudad Habitable
Artículo 13*

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.*

GS

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.*

F...”

E) Naturaleza del Sistema de Transporte Colectivo METRO

El Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, en su artículo 2 señala:

“Artículo 2º. 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, que tiene por objeto la realización de las actividades que expresamente le confiere su Decreto de Creación.”

F) Derecho a la seguridad urbana y protección civil

De conformidad con lo establecido por el artículo 14 apartado A de la Constitución Política de la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, así como a la protección civil:

**“Artículo 14
Ciudad segura**

A. Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil

Toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.

B...”

Una vez expuestos los motivos que dan origen a la presente iniciativa, y al mismo tiempo revisados y destacando los derechos y obligaciones que contienen las normas de sistema jurídico local, en relación con el desarrollo, es menester analizar las causas históricas y reales que actúan como fuentes de esta propuestas. GS

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A lo largo del ejercicio fiscal 2022, hemos sido testigos de deficiencias presupuestarias que vive la Administración Pública de la Ciudad de México, tanto en dependencias de Gobierno central, como de las 16 demarcaciones territoriales, toda vez que la orientación del recurso para el cumplimiento de sus objetivos limita el ejercicio de derechos a la ciudadanía o bien, las dependencias y Alcaldías no garantizan íntegramente los derechos reconocidos en la Constitución Política de la Ciudad de México, por falta de recursos públicos en rubros de importancia

Es momento que, a 4 años de instaurada esta política de austeridad, se modifique la manera de hacer las cosas en esta Ciudad, y se dé un giro al ejercicio del gasto público; esto quiere decir, encausar el destino de los recursos con óptica progresiva para satisfacer verdaderas necesidades, brindar servicios de forma continua y de calidad, dejando de lado políticas que agudizan las desigualdades y limitan el cumplimiento progresivo de derechos.

Desde cualquier sector que se aviste la problemática, ya sea en seguridad ciudadana, salud, educación, servicios públicos, etc., nos percatamos de la existencia de un profundo abandono por parte de las autoridades para lograr el verdadero cumplimiento de sus objetivos, sin embargo, debido a la falta de recursos y de vocación al servicio público, hoy la ciudadanía vive un ajuste presupuestal, un castigo económico que limita el goce de derechos.

El reencauzamiento del recurso público no es una política negativa, si no se confunde con una política de austeridad desmedida, en la que el ahorro de recursos no representa un beneficio social, pues el Estado debe ejercer el presupuesto en beneficio de la ciudadanía, siempre mediante mecanismos eficientes de gasto.

En este sentido, este instrumento se refiere de manera particular a las fallas en el Metro de la Ciudad de México, el cual a menudo colapsa debido a la alta demanda por parte de la ciudadanía. Desde la creación del Transporte Colectivo Metro el 4 de septiembre de 1969 hasta el día de hoy este sistema ha transportado a más de 50 mil

millones de personas, es decir más de 4.5 millones de personas al día. A 50 años de haber iniciado operaciones y con una Red de 226.5 km, 195 estaciones, 2 puestos centrales de control, 8 talleres de mantenimiento y 384 trenes, el Sistema de Transporte Colectivo hoy tiene serios problemas.

GS

El crecimiento desmesurado y poco planeado que existe en la Ciudad de México, así como, la afluencia derivada de toda la población flotante que viene de toda la Zona Metropolitana del Valle de México, han hecho de este sistema un elemento fundamental para la movilidad y conectividad que las personas requieren para llevar a cabo las tareas del día a día. En esta búsqueda por transportarse de un punto a otro de manera más eficiente y segura, el metro se convierte en la alternativa idónea para las personas que transitan por esta gran urbe. Existen dos factores preponderantes para que esto sea así: 1) el transporte es económico en comparación con otros medios, 2) la red con la que cuenta lo hace eficiente en términos de movilidad y conectividad.

Aunado a lo anterior, derivado de los incidentes que se han presentado, siendo el más reciente el ocurrido en la línea 12, es preciso señalar que, la propia página del STC, ya reportaba estos daños de consideración derivado de los sismos de 2017. Ahora bien, bajo este contexto es evidente que nos encontramos frente a un problema que deviene de la falta de mantenimiento y cuidado de las instalaciones, el cual se traduce en problemas protección civil y gestión integral de riesgos.

En este sentido, sale a luz la falta de preparación que tiene el personal en materia de protección civil y gestión integral de riesgos, tanto por parte de los operadores como aquellos elementos encargados de la seguridad, esto quiere decir, la ausencia de protocolos de actuación definidos ante cada eventualidad que pone en riesgo a las y los usuarios. Los problemas aumentan de manera importante dentro de los horarios que se conocen como “hora pico”. Estos horarios se dan en las mañanas cuando el mayor porcentaje de personas se dirige a un destino en el mismo lapso.

En estas “horas pico” hay estaciones que se ven aún más afectadas que otras. La estación más afectada es Pantitlán en la línea A con 133,122 usuarios por día, seguido de indios verdes con 120,331 usuarios, Pantitlán línea 5 con 117,670, Cuatro Caminos 11,635 y Constitución de 1917 con 102,677 usuarios por día de acuerdo con los datos publicados en la página oficial del Metro CDMX.

De igual es importante dilucidar el presupuesto que se ha asignado a este organismo descentralizado durante los últimos 11 años:

AÑO	PRESUPUESTO (Millones de pesos)	DIFERENCIA	DIFERENCIA %
2011	10,269		
2012	10,154	- 115	-1.13%
2013	12,748	2,594	20.35%
2014	12,900	152	1.18%
2015	15,063	2,163	14.36%
2016	15,849	786	4.96%
2017	16,743	894	5.34%
2018	17,548	805	4.59%
2019	15,652	- 1,896	-12.11%
2020	15,652	-	0.00%
2021	15,081	- 571	-3.79%
2022	18,828	3,747	19.90%

Como se ha mencionado en el apartado de antecedentes, este año se pretende asignar **18,847,741,477** lo que representa un aumento nominal de **19,300,758**, lo que a su vez representa un aumento en términos porcentuales del 0.1%, lo que resulta absurdo si tomamos en cuenta lo que hemos dicho al respecto y el papel que juega en la movilidad de esta Ciudad. Bajo estas circunstancias, no podemos obviar la importancia de este transporte, el cual debiera encontrarse en todo momento en condiciones óptimas de brindar el servicio, pues como hemos visto la demanda es apremiante, pues son millones de personas las que usan este transporte al año. GS

A diario miles de personas utilizan el sistema de transporte colectivo metro, las razones son muchas, ir a la escuela, al trabajo y en estas espigas de incertidumbre más de una persona lo utiliza para buscar un empleo, pero cual sea la razón todo se vincula con ir en busca de una vida digna y con el desarrollo personal.

Como ya lo decía, el metro, al ser un sistema interconectado que puede llevar a las personas usuarias de un punto cardinal a otro de la ciudad sin mayor costo, se ha caracterizado como un transporte masivo cuya utilidad es fundamental, sin embargo, tras tantos años al servicio de la ciudadanía hoy nos está anunciando su deterioro. En los últimos años, en más de una ocasión nos ha hecho algún llamado respecto a lo desgastado que está, anunciando la larga travesía y los miles de kilómetros que ha recorrido con las y los capitalinos y personas que habitan el área metropolitana.

En este sentido, hemos visto diferentes problemáticas que van desde inundaciones en sus instalaciones subterráneas, choques entre trenes, desgastamiento de vías que impiden su operación, personas que lo utilizan como medio de suicidio, hasta el desplome de tramos elevados como el ocurrido en la Línea 12. GS

Lo anterior resulta relevante si hacemos mención de lo señalado en el propio Proyecto de Presupuesto de Egresos, respecto al derecho a la movilidad en la Ciudad de México, que a la letra señala:

“El objetivo que se persigue es generar condiciones óptimas de movilidad con accesibilidad universal, seguridad y protección civil, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

Las políticas de movilidad urbana han estado orientadas a la atención de problemas derivados de la fragmentación institucional, la ineficiencia de los sistemas de transporte e inequidades del sistema de movilidad; bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad han logrado fortalecer el transporte público no contaminante, atender a quienes más lo necesitan, disminuir los tiempos de traslado, integrar todos los sistemas de transporte y promover el uso de la bicicleta.”

OBJETO DE LA INICIATIVA

Como se ha mencionado, este año se pretende asignar **18,847,741,477** lo que representa un aumento nominal de **19,300,758**, lo que a su vez representa un aumento en términos porcentuales del 0.1%, lo que resulta absurdo si tomamos en cuenta lo que hemos dicho al respecto y el papel que juega en la movilidad de esta Ciudad. Bajo estas circunstancias, no podemos obviar la importancia de este transporte, el cual debiera encontrarse en todo momento en condiciones óptimas de brindar el servicio, pues como hemos visto la demanda es apremiante, pues son millones de personas las que usan este transporte al año.

Por lo anterior, hace sentido que se destinen **\$40 millones** adicionales al Sistema de Transporte Colectivo Metro a fin de que cuente con los recursos necesarios para el mejoramiento de sus unidades e infraestructura, y que estos sean reorientados de lo asignado al Servicio de Medios Públicos, entidad que mutuo hace dos años del extinto Sistema de Radiodifusión de la Ciudad de México, pero que no ha mostrado resultados notables ante dicho cambio.

En razón de lo expuesto, se propone realizar el siguiente cambio en el presupuesto de egresos de la Ciudad de México, para el ejercicio fiscal 2023:

Dice		Debe decir	
Artículo 9. Las asignaciones para las Entidades ascienden a 63,733,187,195 pesos y se distribuyen como sigue:		Artículo 9. Las asignaciones para las Entidades ascienden a 63,733,187,195 pesos y se distribuyen como sigue:	
TRANSPORTE	26,657,100,831	TRANSPORTE	26,697,100,831
Sistema de Transporte Colectivo Metro	18,847,741,477	Sistema de Transporte Colectivo Metro	18,887,741,477
OTRAS ENTIDADES	2,908,447,441	OTRAS ENTIDADES	2,868,447,441
Servicio de Medios Públicos	127,760,215	Servicio de Medios Públicos	87,760,215

GS

Con base en los razonamientos antes precisados y con fundamento en lo previsto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones II y LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2023, para quedar como sigue:

DECRETO

**PRESUPUESTO DE EGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
PARA EL EJERCICIO FISCAL 2023**

ÚNICO: Se reforma el artículo 9 del Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2023, en los rubros de: Transporte, Sistema de Transporte Colectivo Metro, y Otras Entidades, Servicio de Medios Públicos. A fin de quedar de la siguiente manera:

Debe decir
Artículo 9. Las asignaciones para las Entidades ascienden a 63,733,187,195 pesos y se distribuyen como sigue:

TRANSPORTE	26,697,100,831
Sistema de Transporte Colectivo Metro	18,887,741,477
OTRAS ENTIDADES	2,868,447,441
Servicio de Medios Públicos	87,760,215

GS

II LEGISLATURA TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

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

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a 23 de febrero del año 2023.

Atentamente

Gaby Salido

Dip. María Gabriela Salido Magos

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO