

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E.

Quien suscribe, diputado **ANIBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México; con fundamento en lo dispuesto en los artículos 29, apartado A, numeral 1 y apartado D inciso a), 30, numeral 1, inciso b) y numeral 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de ese H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA GARANTIZAR UN EFICIENTE USO DE LOS RECURSOS PÚBLICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO EN MATERIA DE FISCALIZACIÓN**, bajo la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Metro o Sistema de Transporte Colectivo (en adelante “**STC Metro**”) ha sido y es un eje rector en el desarrollo de la Ciudad de México y su zona metropolitana. Hoy en día no es posible considerar la movilidad de la Ciudad de México sin la existencia del **STC Metro**.

La infraestructura que garantiza la movilidad de la Ciudad de México se traduce en calidad de vida para las y los capitalinos.

Por ello, para el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional es prioridad que el **STC Metro** sea un transporte cada vez más eficiente y seguro para los capitalinos.

La actual red cuenta con 12 líneas integradas por 226 km de vía y 195 estaciones, de las cuales 44 son estaciones de correspondencia y 127 de paso, 12 estaciones terminales con correspondencia y 12 estaciones terminales sin correspondencia. Por su tipo, existen 115 estaciones subterráneas, 55 superficiales y 25 elevadas. La infraestructura del **STC Metro** se compone principalmente de tres elementos que son: el Material Rodante, las Instalaciones Fijas y la Obra Civil.¹

¹ Plan Maestro del Metro 2018-2030. Sistema de Transporte Colectivo. Consultable en:
https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf

Cada año, el **STC Metro** transporta 1,615.6 millones de usuarios, de los cuales 201.8 millones se transportan de forma gratuita. En 253 días laborables del año, el **STC Metro** transporta en promedio 4.9 millones de usuarios diarios, habiéndose registrado 5.6 millones de usuarios en el día de mayor afluencia. Para brindar el servicio de transporte, el material rodante realiza 1.2 millones de vueltas al año y en ese mismo lapso recorre 44.2 millones de kilómetros.²

En comparación con otros sistemas transporte, una línea de metro, además de ofrecer los costos más bajos, no contamina como otros medios de transporte, ni entorpece la circulación de superficie y a la vez transporta tres veces más pasajeros con dos veces menos energía que cualquier medio de combustión.³ Por ello, el **STC Metro** se erige como uno de los pilares de desarrollo urbano en nuestra Ciudad, y es prioridad para el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional garantizar el correcto y seguro funcionamiento del mismo.

El **STC Metro** tiene tres fuentes de ingresos para financiar su operación diaria: **(1)** ingresos propios por la tarifa de uso; **(2)** ingresos derivados de la venta de espacios publicitarios y renta de locales dentro de sus estaciones; **(3)** recursos fiscales, provenientes tanto de impuestos y otros ingresos de la Ciudad de México, como de recursos federales, en la forma de participaciones, aportaciones y convenios específicos.

El **STC Metro** de la Ciudad de México es uno de los más grandes del mundo. Sin embargo, para una Ciudad como la nuestra, con el nivel de habitantes y dinamismo en su movilidad, se requiere de un **STC Metro** capaz de sostener y fomentar el desarrollo de nuestra capital.

Las y los capitalinos hemos experimentado más que nunca en últimos años la saturación del sistema, las fallas, retrasos, la falta de cobertura e incluso trágicos accidentes en nuestro sistema de transporte **STC Metro**. Esto es multifactorial, y ha sido una problemática que el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional ha insistido en atender, sin embargo, entre muchas otras causas, estos problemas se deben a la ineficiencia en el uso de los recursos públicos del **STC Metro**.

Por ello, es prioridad desde Acción Nacional impulsar todos los mecanismos necesarios que garanticen en la mayor medida posible la eficiencia en el uso de los recursos públicos destinados al **STC Metro**. Mucho se ha mencionado en las trincheras políticas sobre si el **STC Metro** cuenta o no con recursos públicos suficientes de manera anual, pero

² Datos del 2017 incluidos en el Plan Maestro del Metro 2018-2030. Sistema de Transporte Colectivo.

³ Plan Maestro del Metro 2018-2030. Sistema de Transporte Colectivo.

no se trata solo de la cantidad de dinero público del que dispone el **STC Metro**, sino que ese dinero sea utilizado de la manera más eficiente posible.

Lo anterior es así, ya que si bien en esta II Legislatura, desde el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional hemos impulsado no solo que se otorguen más recursos al **STC Metro**, sino también que se garantice el debido mantenimiento al **STC Metro**, lo cierto es que también es prioritario que los recursos que ya se otorgan y con los que ya cuenta el **STC Metro**, no sean solo fiscalizados en la cuenta pública, sino que sean fiscalizados por cuanto a su eficiencia en su uso conforme a las necesidades reales de los usuarios y su seguridad en el uso del medio de transporte.

Es necesario, que existan adicionales mecanismos de control público que garanticen que los recursos del **STC Metro** se utilicen de manera verdaderamente eficiente en beneficio de las y los ciudadanos. Que cada peso que se gaste, tenga no solo un destino lícito, sino que sea el mejor y más eficiente destino en beneficio de las y los capitalinos.

Impulsar el fortalecimiento del **STC Metro** como principal medio de transporte en la Ciudad de México es acorde con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenida de la Organización de las Naciones Unidas, en particular con los Objetivos de Desarrollo Sostenible números 7, 9 y 11 al tratarse de un medio de transporte con muy bajos niveles de emisión de contaminantes, contribuyendo al desarrollo de infraestructura de movilidad y construcción de ciudades sostenibles.

Por las razones expuestas hasta ahora, la presente iniciativa busca promover una reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, legislación que establece los ejes de planificación, regulación, gestión y orden en la movilidad de las personas y del transporte de bienes, con el objeto de garantizar y reforzar la eficiencia del uso de los recursos del **STC Metro**, de manera independiente y adicional al proceso de revisión, auditoría y vigilancia de los mismos que ya se realiza a través de la revisión de la Cuenta Pública.

Lo anterior es así, ya que si bien nuestro sistema jurídico ya prevé la revisión, auditoría y fiscalización en el uso de recursos públicos de manera general y altamente especializada financieramente a través de la revisión de la Cuenta Pública, mecanismo en el que ya interviene este Congreso, entre otros, a través de la Comisión de Rendición de Cuentas y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Ciudad de México. Lo cierto es que los habitantes de la Ciudad de México, se verían altamente beneficiados de una especial fiscalización que tenga su foco en la eficiencia del uso de los recursos públicos del **STC Metro**, no solo en miras a su destino legal, sino valorando las necesidades de los usuarios.

El **STC Metro** es tan relevante para la calidad de vida y movilidad de las y los habitantes de la Ciudad de México que merecemos reforzar los mecanismos públicos de revisión de la eficiencia de sus recursos.

PROPUESTA

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional buscamos que cada peso que se gaste del **STC Metro** sea el más eficiente para lograr el beneficio y seguridad de los usuarios.

Así, como se ha venido refiriendo, la propuesta que la presente iniciativa plantea tiene como objetivo garantizar el más eficiente uso de los recursos públicos del **STC Metro**, estableciendo a nivel legal la obligación de la Dirección General del **STC Metro** de comparecer y presentar al Congreso de la Ciudad de México un reporte anual respecto de los ingresos y egresos del **STC Metro** del ejercicio inmediato anterior, para estar en posibilidades de evaluar únicamente la eficiencia del destino y sus resultados, frente a las necesidades de movilidad de las y los capitalinos.

Por ello, se propone que el Congreso, a través de la Comisión de Rendición de Cuentas y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Ciudad de México de manera conjunta con la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, y posterior decisión del Pleno del Congreso, emita recomendaciones específicas en torno a la eficiencia en el uso de los recursos del **STC Metro**, que dirija los objetivos y metas conforme al Programa Operativo Anual y presupuesto del Sistema, de cara a las necesidades de los ciudadanos, siempre velando por su seguridad, buscando la máxima eficiencia en la aplicación de los recursos públicos para el bienestar de las y los ciudadanos de la Ciudad de México.

Como se anticipó, lo que a través de la presente iniciativa se propone es independiente a la fiscalización de recursos que se realiza año con año en la Cuenta Pública en la que ya participa la Comisión de Rendición de Cuentas y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Ciudad de México.

Lo anterior es así, ya que dicha Comisión del Congreso de la Ciudad de México también cuenta con facultades legales para realizar estudios, proyectos, evaluación y todas las actividades relativas a rendición de cuentas, por lo que en realidad la iniciativa que aquí se presenta materializa y extiende las facultades de dicha Comisión que se encuentran previstas en las fracciones VII, XIV y XV del artículo 19 de la Ley de Fiscalización Superior de la Ciudad de México. Pero centrándose en una fiscalización de eficiencia de los recursos del **STC Metro** frente a las necesidades de movilidad y seguridad de los y las habitantes de la Ciudad de México, cuestión que justifica la intervención que se propone de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad del Congreso de la Unión.

En ese sentido, se vería reforzada la fiscalización por cuanto a eficiencia financiera de los recursos públicos del **STC Metro** y se estaría cumpliendo con el compromiso nacional de diseñar mecanismos que permitan a las entidades y organismos del sector público cumplir con la transparencia y rendición de cuentas, bajo el principio de eficiencia en el ejercicio de los mismos. Además, el trabajo conjunto para identificar los puntos a mejorar y

poder garantizar el correcto uso y manejo de los recursos públicos nos coloca en el cumplimiento de nuestras funciones.

***Que cada peso del STC Metro tenga el destino más eficiente posible.
Fiscalicemos la eficiencia.***

A continuación, se exponen las modificaciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México	
Texto vigente	Propuesta de modificación
<p>Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema.</p>	<p>Artículo 78.- La prestación del servicio público de transporte de pasajeros proporcionado directamente por la Administración Pública estará a cargo de los siguientes organismos, que serán parte del Sistema Integrado de Transporte Público:</p> <p>I. El Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, Organismo Público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya planeación, organización, crecimiento y desarrollo se regirá por su decreto de creación y por las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México; la red pública de transporte de pasajeros deberá ser planeada como alimentador de este sistema.</p> <p>La Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, cada año, comparecerá y entregará al Congreso de la Ciudad de México un reporte sobre los ingresos y egresos del organismo en el ejercicio inmediato anterior.</p> <p>El Congreso, previo análisis de su Comisión de Rendición de Cuentas y Vigilancia de la Auditoría Superior de la</p>

	<p>Ciudad de México en conjunto con la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad, emitirá recomendaciones para eficientar el uso de los recursos teniendo como fin último alcanzar las mejores y más seguras condiciones de prestación del servicio.</p> <p>Lo establecido en los dos párrafos anteriores, es independiente a la Cuenta Pública y su fiscalización.</p> <p>...</p>
--	--

Por todas las consideraciones aquí expuestas, se propone el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA GARANTIZAR UN EFICIENTE USO DE LOS RECURSOS PÚBLICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO EN MATERIA DE FISCALIZACIÓN

Para quedar como sigue bajo los siguientes resolutivos:

Artículo único.- Se adicionan tres párrafos a la fracción I del artículo 78 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 78.- ...

I. ...

La Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, cada año, comparecerá y entregará al Congreso de la Ciudad de México un reporte sobre los ingresos y egresos del organismo en el ejercicio inmediato anterior.

El Congreso, previo análisis de su Comisión de Rendición de Cuentas y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Ciudad de México en conjunto con la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad, emitirá recomendaciones para eficientar el uso de los recursos teniendo como fin último alcanzar las mejores y más seguras condiciones de prestación del servicio.

Lo establecido en los dos párrafos anteriores, es independiente a la Cuenta Pública y su fiscalización.

...

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 22 días del mes de marzo de 2023.

