

**DIP. MARIA GABRIELA SALIDO MAGOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

El suscrito, 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 artículo 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, ASÍ COMO LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS A TRAVÉS DEL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

a) Antecedentes

Para el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional es una prioridad que el Sistema de Transporte Colectivo Metro ("**STC Metro**") sea un transporte eficiente y seguro para las y los capitalinos, por lo cual no se dejará de insistir en la construcción y perfeccionamiento de políticas públicas para ello.

El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional presentó el pasado el 25 de octubre de 2022 la "*Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para Garantizar una eficiente evaluación y prevención de riesgos a través del mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México*", asimismo el 22 de marzo de 2023 se presentó la "*Iniciativa 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*". Sin embargo, dichas propuestas no fueron propiamente consideradas por el grupo parlamentario mayoritario; por ello, al ser prioridad para los y las capitalinas, así como visitantes de la Ciudad de México, a través de la presente iniciativa se presentan

nuevamente dichas iniciativas de manera conjunta y consolidada, a efecto de insistir en lograr un servicio eficiente y seguro de Transporte Colectivo Metro.

El Metro o Sistema de Transporte Colectivo (“**STC Metro**”) ha tenido una función estratégica en el desarrollo de la Ciudad de México y su zona metropolitana. En 53 años de operación, el Metro debería de ser un transporte eléctrico de gran capacidad, con altos índices de ahorro de energía, de tiempo y espacio, regularidad, bajo costo y alta velocidad. Actualmente no es dable concebir la movilidad en la Ciudad de México sin la existencia del **STC Metro**.

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 Sistema se compone principalmente de tres elementos que son: el Material Rodante, las Instalaciones Fijas y la Obra Civil.¹

Anualmente, 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 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

De acuerdo con el Plan Maestro del Metro 2018-2030, una línea de metro, además de no contaminar ni entorpecer la circulación de superficie, transporta tres veces más pasajeros con dos veces menos energía que cualquier medio de combustión; tiene los costos de transporte urbano a motor más bajos y debería ofrecer niveles de regularidad y velocidad inalcanzables para otros medios de transporte.³

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

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.

A través del **STC Metro**, se efectúan el 28.7% de los 15.57 millones de viajes en transporte público, que en un día hábil generan los 20.8 millones de habitantes de la zona metropolitana,⁴ en condiciones óptimas su alta eficiencia favorecería el transporte en general, al orden vial y a una disminución en la contaminación, tanto en áreas directamente servidas como en zonas lejanas aparentemente desligadas.

El **STC Metro** tiene distintas fuentes de ingresos para financiar su operación diaria, así como el mantenimiento de su red: **(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.

En proporción, 44 de cada 100 pesos que ejerce el Metro en un año provienen de la Federación. Además de los ingresos propios del **STC Metro**, apenas 5 pesos provienen de recursos fiscales de la Ciudad de México y 3 pesos por financiamiento con deuda. Por lo que existe una dependencia de los recursos transferidos por la Federación para la operación del **STC Metro** de la Ciudad de México, lo que lo hace vulnerable a modificaciones en el arreglo fiscal federal o a reducciones en las asignaciones por parte de la Federación.⁵

Sin embargo, aun teniendo un gran potencial para modernizarse, aumentar el número de usuarios, seguir ampliando el número de estaciones y de líneas a zonas que aún no se encuentran conectadas y por supuesto, una adecuada identificación y prevención de riesgos a través de su mantenimiento, el presupuesto destinado al **STC Metro** demuestra que, a lo largo de los años, este no ha sido un tema prioritario para las autoridades capitalinas.

A pesar de su enorme importancia en la movilización de millones de personas todos los días, tal como se muestra en la siguiente tabla, es claro que los incrementos presupuestales no han alcanzado siquiera a cubrir el aumento inflacionario.⁶

⁴ Datos incluídos en el Plan Maestro del Metro 2018-2030. Sistema de Transporte Colectivo, según encuesta OD en Hogares de la zona metropolitana del valle de México, INEGI, 2017.

⁵ Nexos. “Una inversión para nuestro futuro: el financiamiento del Metro de la Ciudad de México-Carlos Brown Solá”, publicado el 11 de marzo de 2021.

⁶ Los datos relativos a la relación año - presupuesto son tomados de “El presupuesto del Metro disminuye año con año” publicado el 6 de mayo de 2021 en Forbes México, que refiere a la Cuenta Pública y Presupuesto de Egresos. Así como de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México a través

Año	Presupuesto (mdp)	Aumento presupuestal	Inflación ⁷
2014	14,291	-	4.08%
2015	14,229	-0.43%	2.13%
2016	18,000	26.5%	3.36%
2017	16,548	-8.06%	6.77%
2018	15,492	-6.38%	4.83%
2019	17,224	11.11%	2.83%
2020	14,290	-17.03%	3.15%
2021	15,081	5.53%	7.36%
2022	18,828	24.84%	7.8%
2023	18,847.	0.1%	4.45% aproximado

Aunque en comparación con otros sistemas de transporte como el Sistema de Transportes Eléctricos (**STE**), la Red de Transporte de Pasajeros (**RTP**) y el Metrobús, de 2013 a 2021 el **STC Metro** recibió 77 de cada 100 pesos destinados a sistemas de transporte público masivos, en términos reales, el **STC Metro** de la Ciudad de México obtiene hoy el 74% de los recursos que se le otorgaron en 2013, representando apenas 7 de cada 100 pesos totales que el Gobierno de la Ciudad de México gasta durante un año.⁸ Con una inflación acumulada de 43.21% en los últimos 9 años, en términos nominales los aumentos presupuestales solamente han alcanzado 36.46% en el mismo periodo.

Paralelo a la disminución en inversión en términos reales, tan sólo con un primer aumento en 2010 y un segundo aumento a finales de 2013, la tarifa experimentó un

de la cual se publicó el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México para el ejercicio 2023, consultable en:

https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/DICIEMBRE%2027%2022%20Bis_OK.pdf

⁷ Los datos relativos a la inflación son del Banco de México. Portal de inflación. Consultado en: <https://www.banxico.org.mx/tipcamb/main.do?page=inf&idioma=sp> y el porcentaje de aumento presupuestal es de elaboración propia.

⁸ Nexos. “Una inversión para nuestro futuro: el financiamiento del Metro de la Ciudad de México-Carla Brown Solá”, publicado el 11 de marzo de 2021.

alza total de 150%, pasando el costo de viaje de dos a cinco pesos, aumentos que únicamente se justificarían si mejora el servicio y se garantiza la seguridad del **STC Metro** para los y las capitalinas.

Es cierto que 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, su modernización y mantenimiento no han sido suficientes. Las y los capitalinos merecemos un mejor **STC Metro**.

Es indispensable observar las experiencias internacionales para aprender de los errores cometidos en otras megalópolis. El caso de Nueva York resulta emblemático para conocer lo que ocurre cuando una ciudad altamente dependiente de su red de metro reduce los recursos públicos que le destina, especialmente para su mantenimiento. Actualmente, el metro de Nueva York tiene el peor desempeño de puntualidad de cualquier sistema de transporte masivo rápido del mundo, y una parte importante de la explicación detrás de ello es el abandono del gobierno federal y local en los presupuestos.⁹

b) Problemática identificada

Durante décadas, gracias a la falta de inversión, las y los capitalinos hemos experimentado la saturación del sistema, las fallas, retrasos y la falta de cobertura. Pero más grave aún, hemos sufrido la falta de un mantenimiento de altos estándares de excelencia que nos han puesto en riesgo, e incluso ocasionado trágicos accidentes en nuestro sistema de transporte **STC-Metro**.

Y el punto central que detona la necesidad de la iniciativa de reforma que se propone es la tragedia acontecida el 3 de mayo de 2021. Alrededor de las 22:22 horas ocurrió un derrumbe de estructuras en las estaciones Olivos y Tezonco de la Línea 12 del Metro, ubicadas en las alcaldías Tláhuac e Iztapalapa, que además de los daños materiales, resultó en 26 fallecimientos, y más de 70 heridas y heridos, así como personas reportadas como desaparecidas.

Es imposible dejar de mencionar que desde 2017, justo después del terremoto que afectó la Ciudad de México el 19 de septiembre, hubo infinidad de denuncias y

⁹ Ibidem.

llamadas de atención ciudadanas en las que se hizo evidente que la estructura había quedado notoriamente desnivelada y se cuestionó la forma de colocación y soldadura de los pernos que unían las traveses de acero del viaducto con la losa de hormigón, situación a la que no se le dio seguimiento oportuno.¹⁰

La sola idea de que esta tragedia pudo haberse evitado, nos arroja la responsabilidad de realizar todas las acciones que estén en nuestras manos para prevenir que acontezcan sucesos de esta gravedad en nuestra Ciudad.

De conformidad con la Cuenta Pública de la Ciudad de México, en 2021 las metas de actividades de conservación se cumplieron solamente al 56.65%, mientras que en 2020 se realizó al 54.36%. De manera específica, los mantenimientos mayores sistemáticos (que corresponden a restituir las condiciones de operación de los trenes y dar labores de conservación a los equipos mecánicos y eléctricos) se llevaron a cabo en 43.8% en 2020 y 43.17% en el 2021.¹¹

De acuerdo con el peritaje de la empresa noruega DNV denominado “Reporte Fase III” dado a conocer por el periódico El País, las fallas en las inspecciones y el mantenimiento, junto con problemas de diseño y construcción, fueron las causas detectadas sobre el desplome en el tramo de la Línea 12. En este documento, se afirma que el foco de desgaste estructural fue provocado a lo largo del tiempo por una falta de mantenimiento e inspecciones regulares, además de no cumplirse con los estándares internacionales y mejores prácticas de ingeniería civil para construcción de puentes. En opinión de DNV, la obra debió certificarse por un ente independiente para evitar una supervisión deficiente.¹²

¹⁰ Herald de México. “Estructura del Metro se está desnivelando: Así reportaban mal estado del Línea 12 en redes sociales” publicado el 3 de mayo de 2021 en: <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2021/5/3/estructura-del-metro-se-esta-desnivelando-asi-reportaban-mal-estado-de-linea-12-en-redes-sociales-291881.html>

¹¹ Expansión. “Durante 2021, el mantenimiento del Metro se incumplió en más de 40%”, publicado el 10 de mayo de 2022 en: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/05/10/2021-el-mantenimiento-del-metro-se-incumplio-en-mas-de-40>

¹² Contra la Corrupción. “Falta de mantenimiento, detonante también del colapso en Línea 12: peritaje revelado por El País”, publicado en: <https://contralacorrupcion.mx/colapso-linea-12-metro/falta-de-mantenimiento-detonante-tambien-del-colapso-en-linea-12-peritaje-revelado-por-el-pais/>

En el tramo colapsado, dos de cada tres pernos pudieron no haber cumplido su función por estar mal colocados, mal soldados o, de plano, por faltar. Otra omisión inadmisibles es que no existen registros de que se hayan realizado las inspecciones necesarias desde la inauguración de la Línea 12, en octubre de 2012, días antes de dejar Marcelo Ebrard la Jefatura de Gobierno, hasta siete años después, pese a que eran requeridas por el manual de mantenimiento, en un primer momento cada tres meses, y luego semestral y anualmente. Es decir, de 2012 a 2019 simplemente las autoridades se olvidaron por completo de inspeccionar debidamente, omisión que lamentablemente cobró vidas humanas.¹³

No nos podemos permitir como capitalinas y capitalinos perder una vida humana más por falta de recursos económicos o de obligaciones normativas a cargo de las autoridades, que se han traducido en falta de capacidad institucional, carencias materiales e inversión en prevención de riesgos y mantenimiento. No se puede desdeñar la seguridad e integridad de millones de ciudadanas y ciudadanos que transitan todos los días a través del **STC Metro**.

Si bien es cierto que estos accidentes tienen distintas causas, en ocasiones se deben a la ineficiencia en el uso de los recursos públicos del **STC Metro**, por ello, es prioridad desde el Grupo Parlamentario del Partido 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**. No solo que se otorguen más recursos al **STC Metro**, sino también que se garantice el debido mantenimiento al **STC Metro**, siendo 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.

c) Propuesta

En virtud de lo hasta ahora expuesto, la presente iniciativa busca promover una reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (“Ley de Movilidad”), legislación que establece las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, con el objeto de establecer la obligación de garantizar al **STC Metro** un aumento presupuestal anual por encima de la inflación. Aunado a lo anterior, se propone crear el *Instituto de Evaluación de Riesgos*

¹³ Ibidem.

e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México, ente público encargado de supervisar y evaluar riesgos, así como señalar las actividades necesarias para su prevención y mantenimiento.

Si bien una mayor asignación de recursos no implica *per se* que estos se usarán de forma eficiente y adecuada, es una condición necesaria para contar con un **STC Metro** de calidad, pues no hay duda que se requieren grandes inversiones para su constante inspección, evaluación y atención de riesgos y mantenimiento. Aunque es central mejorar la eficiencia del uso de los recursos públicos, por ejemplo, reduciendo las fuentes de desvío o desperdicio, las medidas de eficiencia en el gasto deben ir acompañadas y sucedidas por otras estrategias para incrementar los recursos totales destinados al sistema.

Asegurar un porcentaje mínimo destinado a la modernización y conservación de infraestructura; mejoras en los sistemas y tecnologías; mantenimiento de instalaciones fijas; incremento de la plantilla del personal de vigilancia; modernización de equipos de videovigilancia, entre otros, ayudará a prevenir en el futuro accidentes como el acontecido en mayo de 2021.

Además de asegurar por ley incrementos presupuestales anuales para el **STC Metro**, se propone crear un organismo con facultades y competencias suficientes para permanentemente evaluar y atender las fallas técnicas, imperfecciones, mantenimiento preventivo y correctivo, ingeniería y prevención de riesgos por el desgaste natural del tiempo, daños estructurales o derivados de episodios dañinos para infraestructura, como son los sismos.

Lo anterior, al establecer al *Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México*, como un organismo desconcentrado adscrito a la Secretaría de Movilidad que fungirá como el ente técnico y evaluador de la seguridad e integridad del **STC Metro**. Así, se asegurará de manera constante un mantenimiento adecuado y de prevención de riesgos, organismo que existirá en una relación de colaboración, no de subordinación, con el **STC Metro**, incluso volviendo obligatoria su *Guía Técnica de Mantenimiento* como se propone en esta iniciativa.

Es cierto que actualmente existe una Subdirección de Mantenimiento y Conservación de Infraestructura, que a su vez depende de la Dirección Ejecutiva de los Centros de Transferencia Modal perteneciente a la Dirección General del Organismo

Regulador de Transporte. Sin embargo, la presente iniciativa no pretende restar las facultades de dicho Organismo Regulador del Transporte, sino simplemente sumar un brazo técnico especializado en la prevención de riesgos y necesidad de mantenimiento del **STC Metro**, adicionales y paralelas a las funciones que realiza el organismo existente.

Al garantizar que el aumento anual del presupuesto del **STC Metro** no podrá ser menor al aumento de la inflación y al mismo tiempo garantizar la asignación de recursos para mantenimiento y prevención de riesgos a un órgano de nueva creación, se busca el cuidado de la seguridad de los y las ciudadanas. A esta forma predilecta de traslado de millones de capitalinas, capitalinos y población flotante de la zona metropolitana, se le deben de destinar muchos más recursos que a las vías de comunicación que privilegian el uso de transporte particulares, en los cuales solamente se traslada el 29% de la población. Esa será una verdadera política en favor de la mayor parte de la población en la Ciudad de México y de los que más necesitan mejoras en infraestructura, pero, sobre todo, mejoras en su calidad de vida y seguridad diaria.

Bajo esta propuesta, una creciente inversión con recursos propios de la ciudad, recaudados y erogados bajo un principio de progresividad, será central para lograr un transporte público masivo de calidad financiado con una política pública de prevención de riesgos y atención al desgaste natural de las instalaciones físicas, maquinaria y equipo indispensable para la operación del **STC Metro**.

Asimismo, para mayor seguridad de todos los capitalinos se busca 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 la eficiencia del destino y sus resultados, frente a las necesidades de movilidad de las y los capitalinos.

Por ello, también 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.

Lo anterior 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.

Esto 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 Vial del Congreso de la Ciudad de México.

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.

Por último, la presente iniciativa de reforma, bajo una perspectiva transversal en el cuidado de los derechos fundamentales, considera los objetivos y compromisos internacionales asumidos por México previstos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas.

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

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
<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>...</p> <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>...</p> <p>LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:</p>	<p>Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:</p> <p>...</p> <p>VII. El mantenimiento y la prevención de riesgos del Sistema de Transporte Colectivo Metro.</p> <p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>...</p> <p>LXV. La organización del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México; y</p> <p>LXVI. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:</p> <p>...</p> <p>VIII. Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México.</p>

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

...

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; **la persona que ocupe la Dirección del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México en calidad de consejero permanente**; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, **Agenda 2030**, así como una o un diputado que designe la Junta de coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El

Artículo 25.- El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.

Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

...

e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la

Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

...

Artículo 25.- El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría, **la persona que ocupe la Dirección del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México** y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.

Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

...

e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la

accesibilidad para las personas con discapacidad;

...

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:

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.

accesibilidad para las personas con discapacidad. **Incluirá un apartado específico sobre la evaluación, prevención y atención de riesgos y mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro.**

...

El Programa Integral de Movilidad deberá considerar los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

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:

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.

Las autoridades encargadas de la aprobación del Presupuesto de Egresos asignarán de manera progresiva y anual al Sistema de

Transporte Colectivo “Metro” un presupuesto mayor al del año inmediato anterior que contemple, al menos, el aumento en la inflación. Tendrá prioridad en su erogación, la ejecución de la Guía Técnica de Mantenimiento a que se refiere el siguiente artículo.

...

Artículo 78 Bis. El Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México, órgano desconcentrado de la Secretaría, se regirá por las bases mínimas siguientes:

I. Estará integrado por una Dirección General y contará con un Consejo Técnico de tres personas expertas en la evaluación de riesgos y mantenimiento de transporte colectivo metro.

Tanto la persona que ocupe la Dirección General como las y los consejeros, serán propuestas por la persona que ocupe la Jefatura de Gobierno y necesitarán, previa comparecencia, la ratificación del Congreso de la Ciudad de México para entrar en funciones.

II. Contará con el personal técnico necesario para realizar la evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento en la inspección del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”.

III. Cada dos años, a más tardar en el mes de octubre, la persona que ocupe la Dirección General y la persona titular de la Secretaría comparecerán al Congreso de la Ciudad de México y presentarán:

- a) Un dictamen de evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento del Sistema Metro elaborado por el propio Instituto; y**
- b) Un dictamen de evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento del Sistema Metro elaborado por una empresa experta independiente.**

Tomando en consideración ambos dictámenes, se presentará en dicha comparecencia una Guía Técnica de Mantenimiento que contendrá las acciones concretas para salvaguardar el mantenimiento y seguridad del Sistema Metro, que habrá sido previamente aprobada por la mayoría de los integrantes del Consejo del Instituto, y se explicará su contenido y alcances.

Una vez aprobada la Guía Técnica de Mantenimiento por la mayoría del Consejo del Instituto, su ejecución será obligatoria para el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, quien la implementará a cargo de su presupuesto en el año inmediato siguiente. La ejecución de la Guía

Técnica de Mantenimiento será supervisada por el Instituto, y las acciones u omisiones para llevar a cabo su ejecución serán sancionables como responsabilidad administrativa de servidores públicos.

Lo dispuesto en este artículo no exime y es adicional a la obligación del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” y sus servidores públicos de ejecutar el mantenimiento permanente, constante y debido, así como velar de manera permanente con la mayor diligencia por la seguridad del sistema a su cargo.

Artículo 78 Ter. 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 Vial, 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.
--	--

d) Perspectiva de Desarrollo Sostenible

Es con esta reforma, la Ciudad de México propondría estrategias que permitan alcanzar de manera más eficiente el cumplimiento de las metas establecidas en la Agenda 2030, de forma transversal a los ODS **9, 11 y 16**. Con la finalidad de desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, así como para proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas y todos, mejorando la seguridad vial, en particular mediante la ampliación y modernización del transporte público, mediante mecanismos de confianza y transparencia en cuanto a la inversión económica del Estado.

e) Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad

La presente iniciativa se presenta con fundamento en los artículos 122, Apartado A, fracción II y Apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos; y 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos c), 30, numeral 1, inciso b), 2, de la Constitución Política de la Ciudad de México.

Por lo anteriormente fundado y motivado, someto a consideración de esta soberanía 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, ASÍ COMO LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS A TRAVÉS DEL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.

Artículo único. - Se adiciona la fracción VII al artículo 2º; se adiciona la fracción LXVI y se reforma la fracción LXV del artículo 12; se adiciona la fracción VIII al artículo 18; se reforman los artículos 21, 25, y se reforma el inciso e) del apartado III del artículo 41; se adiciona un último párrafo al artículo 41; se adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 78 y se adicionan los artículos 78 Bis y 78 Ter de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

...

VII. El mantenimiento y la prevención de riesgos del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

...

LXV. La organización del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México; y

LXVI. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 18.- Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

...

VIII. Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México.

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras y Servicios, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Administración y Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; la persona que ocupe la Dirección del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México en calidad de consejero permanente; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Cambio Climático, Protección Ecológica y Animal del Congreso de la Ciudad de México, Agenda 2030, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo

en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

...

Artículo 25.- El Comité del Sistema Integrado de Transporte Público, estará integrado por la persona titular de la Secretaría de Movilidad, quien presidirá, las personas Titulares de las Direcciones Generales de la Secretaría, la persona que ocupe la Dirección del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México y las personas Titulares de las entidades y los organismos de la Administración Pública que prestan el servicio de transporte de pasajeros, incluyendo a las personas titulares del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús y del Sistema de Transporte Público Cablebús.

Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

...

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:

...

e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad. Incluirá un apartado específico sobre la evaluación, prevención y atención de riesgos y mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

...

El Programa Integral de Movilidad deberá considerar los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

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:

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.

Las autoridades encargadas de la aprobación del Presupuesto de Egresos asignarán de manera progresiva y anual al Sistema de Transporte Colectivo “Metro” un presupuesto mayor al del año inmediato anterior que contemple, al menos, el aumento en la inflación. Tendrá prioridad en su erogación, la ejecución de la Guía Técnica de Mantenimiento a que se refiere el siguiente artículo.

...

Artículo 78 Bis. El Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México, órgano desconcentrado de la Secretaría, se regirá por las bases mínimas siguientes:

I. Estará integrado por una Dirección General y contará con un Consejo Técnico de tres personas expertas en la evaluación de riesgos y mantenimiento de transporte colectivo metro.

Tanto la persona que ocupe la Dirección General como las y los consejeros, serán propuestas por la persona que ocupe la Jefatura de Gobierno y necesitarán, previa comparecencia, la ratificación del Congreso de la Ciudad de México para entrar en funciones.

II. Contará con el personal técnico necesario para realizar la evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento en la inspección del Sistema de Transporte Colectivo “Metro”.

III. Cada dos años, a más tardar en el mes de octubre, la persona que ocupe la Dirección General y la persona titular de la Secretaría comparecerán al Congreso de la Ciudad de México y presentarán:

a) Un dictamen de evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento del Sistema Metro elaborado por el propio Instituto; y

b) Un dictamen de evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento del Sistema Metro elaborado por una empresa experta independiente.

Tomando en consideración ambos dictámenes, se presentará en dicha comparecencia una Guía Técnica de Mantenimiento que contendrá las acciones concretas para

salvaguardar el mantenimiento y seguridad del Sistema Metro, que habrá sido previamente aprobada por la mayoría de los integrantes del Consejo del Instituto, y se explicará su contenido y alcances.

Una vez aprobada la Guía Técnica de Mantenimiento por la mayoría del Consejo del instituto, su ejecución será obligatoria para el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”, quien la implementará a cargo de su presupuesto en el año inmediato siguiente. La ejecución de la Guía Técnica de Mantenimiento será supervisada por el Instituto, y las acciones u omisiones para llevar a cabo su ejecución serán sancionables como responsabilidad administrativa de servidores públicos.

Lo dispuesto en este artículo no exime y es adicional a la obligación del Sistema de Transporte Colectivo “Metro” y sus servidores públicos de ejecutar el mantenimiento permanente, constante y debido, así como velar de manera permanente con la mayor diligencia por la seguridad del sistema a su cargo.

Artículo 78 Ter. 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 Vial, 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

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

Segundo. La persona titular de la Jefatura de Gobierno en conjunto con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a más tardar el 1 de febrero de 2024 habrán realizado las adecuaciones necesarias para la constitución del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México

como órgano desconcentrado de la Secretaría de Movilidad, con la estructura orgánica, recursos materiales y recursos humanos suficientes para el eficaz desempeño de sus competencias.

Tercero. La persona titular de la Jefatura de Gobierno a más tardar el 1 de febrero de 2024 someterá a aprobación del Congreso la propuesta de las personas para ocupar la Dirección General e integrar el Consejo Técnico del Instituto de Evaluación de Riesgos e Inspección del Mantenimiento del Sistema Metro de la Ciudad de México.

Cuarto. En términos del artículo 78 bis de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, 2024 será el primer año de evaluación y presentación de los dictámenes de evaluación de riesgos y necesidades preventivas de mantenimiento del Sistema Metro. En consecuencia, la Guía Técnica de Mantenimiento que resulte de los mismos será ejecutada en 2025 por el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”; mecanismo que se llevará a cabo de esta forma de manera bianual, escalonándose un año de evaluación y otro año de implementación.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 31 días del mes de octubre de 2023.

