



II LEGISLATURA

**DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA,
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.
PRESENTE.**

Quienes suscriben, Diputadas Luisa Adriana Gutiérrez Ureña, Frida Fernanda Alcántara Cabrera, Claudia Montes De Oca Del Olmo, y Diputados Federico Döring Casar y Ricardo Rubio Torres, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado A, numeral 1 y Apartado D inciso a); y 30 fracción I inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1 y 12 fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 45 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; así como el 2 fracción XXI, 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DEL SISTEMA METRO**; al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 29 de abril de 1967 se emitió el decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, signado por el ejecutivo federal. Para el día 4 de septiembre del año de 1969 se inauguró el primer tramo de la Línea 1 del Metro.

En aquel decreto se instituyó un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio denominado “Sistema de Transporte Colectivo”, cuyo objeto sería la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal, actualmente la Ciudad de México.



II LEGISLATURA

En sus inicios la construcción del metro se realizó con ingeniería civil mexicana (con una considerable experiencia para resolver las situaciones derivadas de las peculiaridades del subsuelo de la Ciudad de México). La planeación de las líneas contó con el apoyo técnico de Francia.¹

La construcción del metro se encuentra relacionada con dos etapas del desarrollo de la planeación del país. Se considera que la primera etapa que va del año 1969-1976 se encuentra marcada por el nacimiento del Sistema de Transporte Colectivo (STC), a pesar de que no se había dado una planeación del transporte en la zona Metropolitana del Valle de México. Si embargo, al desarrollo del tren metropolitano se le otorgaron diversas potencialidades ordenadoras, entre las que destacan las capacidades para estructurar el transporte urbano y para incidir en los usos de suelo.²

La segunda etapa del proyecto Metro es considerada a partir del año 1977, y se inicia con el surgimiento del Programa Maestro del Metro (PMM), que coincide con el fortalecimiento y la consolidación de la planeación del país. Se trataba de un instrumento rector de planeación sectorial congruente con el entonces Plan Nacional de Transporte, con los objetivos y políticas del Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, así como del Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Se consideraba al sistema como parte de la política de transporte con miras a convertirlo en columna vertebral del transporte colectivo en la Ciudad de México.³

Con la puesta en funcionamiento del Metro, el entonces Departamento del Distrito Federal dio un paso importante hacia la modernización de la deficitaria oferta de transporte en la Ciudad de México, entonces Departamento del Distrito Federal. Asimismo, se le considera como el pionero del modernismo urbano de las grandes

¹ Cfr. SÁNCHEZ LUNA, Gabriela, *Reflexiones en torno a la planeación urbana y el transporte*, en Régimen Jurídico del Urbanismo, Jorge Fernández Ruiz coord., IJ-UNAM 2009, 664p.

² *Idem.*

³ *Ibid.*, 665p.



II LEGISLATURA

ciudades latinoamericanas, pues sería el primer eslabón de una cadena de trenes metropolitanos.⁴

El Sistema de Transporte Colectivo Metro es considerado el sistema de transporte masivo más importante de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana. Se trata del servicio público fundamental para la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

Asimismo, se trata de una de las empresas públicas más importantes del país, con un valor valuado en más de 240 mil millones de pesos. Se considera que los recursos humanos del Sistema de Transporte Colectivo, es el principal activo del organismo, pues integra una fuerza laboral de más de 15 mil empleados y 5,199 elementos contratados externamente para seguridad y vigilancia.⁵

Del personal adscrito al Sistema el 32% corresponde al personal administrativo, confianza, eventuales y de vigilancia (propio del STC); el 30.5% es personal de mantenimiento, el 21.5% de operación y el restante 16% es personal de taquillas. El servicio operado por el STC se ofrece los 365 días del año, con un horario en días laborables de 5:00 a 00:00 horas; los sábados de 06:00 a 00:00 horas, y los domingos y días festivos de 7:00 a 00:00 horas.⁶

Construcción de la Red del Sistema de Transporte Colectivo Metro

Atendiendo al Diagnóstico sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018, emitido en atención a la Recomendación 14/2016 resuelta por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, la construcción de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro está dividida en siete etapas:

1. El 4 de septiembre de 1969 se inaugura el primer tramo de Línea 1 con el cual inició la primera etapa de construcción de la Red, que comprendió el período 1967-

⁴ Cfr. LÓPEZ OLVERA, Miguel Alejandro, *El Transporte de Pasajeros y el Sistema Vial en la Ciudad de México*, en Régimen Jurídico del Urbanismo, Jorge Fernández Ruiz coord., IJ-UNAM 2009, 261p.

⁵ Cfr. DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO Y LAS INSTALACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO 2013-2018, emitido en atención a la Recomendación 14/2016 resuelta por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal; 2017, 7p.

⁶ *Idem*.



II LEGISLATURA

1972; el primer período de construcción se realizó bajo el mandato del presidente Gustavo Díaz Ordaz y del entonces Regente del Departamento del Distrito Federal, Alfonso Corona del Rosal. El segundo tramo de la Línea 1 se inauguró durante el mandato del presidente Luis Echeverría Álvarez y de la regencia de Octavio Sentíes Gómez. Durante esta etapa se inició la construcción de las líneas 1, 2 y 3 (41.1 kilómetros y 48 estaciones).

2. En la segunda etapa que va de 1977 a 1982 se construyeron cuatro tramos de 9 estaciones correspondientes a la ampliación de la Línea 3, y se construyó el primer tramo de la Línea 4 (Martín Carrera – Santa Anita), así como la totalidad de la Línea 5 (Pantitlán-Politécnico); esto durante el mandato del presidente José López Portillo y la regencia de Carlos Hank González (38.72 kilómetros de líneas y 32 estaciones).

3. La tercera etapa se encuentra comprendida durante el periodo que va de 1983 a 1985, en la que se concluyeron las ampliaciones de las Líneas 1, 2 y 3. Además, se construyó el primer tramo de la Línea 6 (El Rosario – Instituto del Petróleo), así como los primeros tramos de la Línea 7. Lo anterior durante el mandato del presidente Miguel de la Madrid Hurtado y la regencia de Ramón Aguirre Velázquez (35.27 kilómetros de Red con 25 estaciones).

4. La cuarta etapa está comprendida durante el periodo 1986-1988, en la que se construyó la Línea 9 (Pantitlán-Tacubaya), así como otros tramos de las líneas 6 y 7. Ello, durante el mandato del presidente Miguel de la Madrid Hurtado y la regencia de Ramón Aguirre Velázquez (25.63 kilómetros de líneas y 20 estaciones).

5. La quinta etapa se comprende del periodo 1989-1994, en ella se construyó la Línea 8 (Garibaldi – Constitución de 1917) y la Línea A (Pantitlán – La Paz), la primera línea metropolitana. Lo anterior durante el mandato del presidente Carlos Salinas de Gortari y las regencias de Manuel Camacho Solís y Manuel Aguilera Gómez (37.26 kilómetros de líneas y 29 estaciones).

6. En la sexta etapa que va de 1994-2000, se construyó la Línea B (Buenavista-Ciudad Azteca), por la que se conectaron el Distrito Federal con los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec del Estado de México. Lo anterior durante el mandato del presidente Ernesto Zedillo Ponce de León y las gestiones de Cuauhtémoc



II LEGISLATURA

Cárdenas y Rosario Robles Berlanga como Jefa de Gobierno del Distrito Federal (23,722 kilómetros de longitud y 21 estaciones).

7. La séptima etapa de construcción fue en el año de 2009 – 2012 tiempo en que se construyó la Línea 12 (Tláhuac Mixcoac), ello, durante el mandato del presidente Felipe Calderón Hinojosa y la gestión de Marcelo Ebrard Casaubón en la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal (25.10 kilómetros y 20 estaciones).

La actual Red cuenta con 12 líneas integradas por 226 km de vías y 195 estaciones, de las cuales 44 son estaciones de correspondencia y 127 de paso, asimismo existen 12 estaciones terminales con correspondencia y 12 terminales sin correspondencia. Por su tipo existen 115 estaciones subterráneas, 55 superficiales y 25 elevadas.⁷

De sus 12 líneas, tres constituyen una red troncal de alta captación, integrada por las líneas de mayor antigüedad que son la 1, 2 y 3 las cuales concentran el 49% de la afluencia promedio en día laborable. Respecto al trazo restante de la Red, destacan las líneas radiales que ofrecen una cobertura al territorio mexicano: Línea “B” al nororiente, desde Ciudad Azteca a Buenavista; y Línea “A” al oriente, desde Los Reyes-La Paz a Pantitlán. Por otro lado, el trazo de las líneas 5, 6 y 7 forman los arcos norte, oriente y poniente de un circuito de Metro que se aproxima al trazo del Circuito Interior. La Línea 8 conecta el suroriente con el Centro de la Ciudad y la Línea 9 tiene un recorrido oriente-poniente con transbordos directos a las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 y “A”; y la Línea 12 con un recorrido que va de oriente-poniente, cruzando transversalmente la Ciudad de México.⁸

Al año 2018 se estimaba que el STC transportó a 1,623 millones de personas al año, equivalente a 4.9 millones de personas en día laborable y más de 8 millones de tramos viaje (segmento de viaje que se realiza a bordo de un vehículo de transporte) al día considerando transbordos; de la totalidad de su afluencia aproximadamente el 12% son con acceso gratuito. Las estaciones con mayor afluencia de personas usuarias con más de 110 mil personas en promedio al día

⁷ *Ibid.* 10p.

⁸ *Idem.*



II LEGISLATURA

son Indios Verdes (Línea 3), Pantitlán (Línea “A”), Cuatro Caminos (Línea 2) y Constitución de 1917 (Línea 8).⁹

De acuerdo con el Diagnóstico sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018, “La Oferta de Servicio se proporciona con un parque vehicular total de 388 trenes y 66 carros de reserva, de estos trenes, 321 son de rodadura neumática (289 de 9 carros y 32 de 6 carros) y 67 de rodadura férrea (23 de 6 carros, 14 de 9 carros y 30 de 7 carros); se mantienen en operación 270 trenes, que circulan en hora punta con intervalos de operación que varían por línea desde 1’55’’ hasta 15’00’’, lo que deriva en una capacidad ofertada de transporte promedio en día laborable de más de 5.8 millones de espacios.”

Infraestructura

La infraestructura del Sistema se compone principalmente de tres elementos que son: a) el Material Rodante, b) las Instalaciones Fijas y c) la Obra Civil.¹⁰

a). Material Rodante

La Red del Metro tiene un total de 388 trenes (321 neumáticos y 67 férreos), está integrado por 17 modelos, 4 de ellos férreos y el resto neumático. Se distinguen 3 tipos de tecnología en su fabricación: 98 trenes son del tipo electromecánico, JH (árbol de levas); 193 cuentan con el sistema de control electrónico de tracción de corriente directa (Choper) y los 97 restantes cuentan con un sistema de control electrónico de tracción de corriente alterna (Asíncrono).

b) Instalaciones Fijas

La operación de las instalaciones fijas permite asegurar la circulación del material rodante a lo largo de la Red; mediante los equipos electrónicos, se realiza la señalización que controla el tránsito de los trenes, con el mando centralizado se identifica visualmente a través del tablero de control óptico el paso de los trenes, el pilotaje automático regula la velocidad en forma autónoma de los trenes, las

⁹ *Idem.*

¹⁰ *Cfr.* DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 14p.



II LEGISLATURA

telecomunicaciones establecen la comunicación entre el Puesto Central de Control y la cabina de conducción, los puestos de maniobras y sistemas. Por su parte, el sistema de peaje tiene como finalidad el control de accesos y salida de las personas usuarias a las estaciones.¹¹

“En tanto los equipos electromecánicos permiten un óptimo funcionamiento de los sistemas hidráulicos, tal es el caso de bombeo de aguas negras de los cárcamos de las estaciones, edificios y talleres; el suministro de agua potable y la red contra incendio.”¹²

“También comprende el mantenimiento de los equipos de alta y baja tensión, cuya función es el suministro de la energía eléctrica de la barra guía y la iluminación de estaciones, talleres y áreas administrativas y en el caso de la red férrea se agrega el sistema de la catenaria que sirve como elemento de alimentación de energía de los trenes férreos, finalmente se atienden aquellas instalaciones mecánicas como los equipos de ventilación y acondicionamiento de aire, las escaleras mecánicas, los elevadores y las salva-escaleras”¹³

“En cuanto al mantenimiento de las instalaciones y equipos de vía doble, el Organismo tiene como propósito conservar en óptimas condiciones las vías principales y secundarias, las zonas de maniobras y los aparatos de cambio de vía. El sistema de vías se integra por 12 elementos básicos: perfil riel, perfil barra guía, perfil pista de rodamiento, durmientes de madera, durmientes de concreto, balasto, aisladores, aparatos de dilatación, juntas aislantes, zonas neutras, cerrojos y aparatos de vía.”¹⁴

“Existe un gran número de equipos e instalaciones a los que se debe brindar mantenimiento, en forma general se cuenta con: 41 mil 303 equipos de automatización y control, 35 mil 133 de comunicación y peaje, 1 mil 329 mecánicas e hidráulicas, 3 mil 662 eléctricas de alta tensión, 15 mil 263 eléctricas de baja

¹¹ *Idem.*

¹² DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 14p.

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Idem.*



II LEGISLATURA

tensión, 350.461 kilómetros de vías primarias y 85.359 kilómetros de vías secundarias.”¹⁵

c) Obra Civil

Con respecto a la infraestructura del STC, se cuenta con 4,909 predios, en los que se encuentra una infraestructura de 1,334 construcciones y predios, conformadas por: 926 edificios, estaciones e interestaciones; 322 edificaciones en que se integran los talleres Zaragoza, Tasqueña, Ticomán, Ciudad Azteca, La Paz, El Rosario, Constitución de 1917 y Tláhuac y 84 inmuebles de tipo administrativo o comercial. Entre las construcciones mencionadas se encuentran las 195 estaciones, 3 subestaciones de alta tensión, 174 subestaciones de rectificación, 357 subestaciones de alumbrado, 2 puestos centrales de control y 2 Puestos de Control de Línea.

Movilidad en la Red del Metro

Según el Diagnóstico sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018, la importancia de la Red de Metro radica en su participación en la distribución modal, con un 14% del total de 30.64 millones de los tramos de viaje en la ZMVM; la mayor proporción de captación la tiene el modo de transporte colectivo con el 56%, integrado por microbuses y vagonetas, en tanto que el taxi participa con el 6% (según resultados de la Encuesta Origen y Destino 2007, realizada por el INEGI).

“Del total de viajes en promedio día laborable que se realizan en metro, el 26% (equivalente a un millón 300 mil viajes) tienen como origen el Estado de México (según estimó el STC con base a los resultados de la Encuesta Origen y Destino 2007, realizada por el INEGI), concentrándose principalmente en las líneas 1, 2, 3, 'A' y 'B.'”¹⁶

Distribución que responde a que en las líneas 1, 2 y 3, se concentran los paraderos y los Centros de Transferencia Modal que tienen el mayor número de líneas de

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 31p.



II LEGISLATURA

transporte de superficie que vienen del Estado de México, y las líneas “A” y “B” que además de tener una función predominante como líneas alimentadoras a la Red del Metro, tienen una parte importante de su recorrido dentro del Estado de México y una conexión directa, en sus estaciones, de transporte público del Estado de México.¹⁷

“La importancia de la Red de Metro a nivel metropolitano se aprecia que de la totalidad de viajes generados en transporte público en la ZMVM y de la secuencia de tramos de viaje, el metro es utilizado como el segundo principal modo de transporte (después del colectivo), en el primero y segundo tramo de viaje secuencial.”¹⁸

El Plan Maestro del Metro 2018-2030

El PIM (Programa Integral de Movilidad) 2013-2018, se formuló en el marco de lograr los objetivos estratégicos de mejorar la experiencia de viaje de todas las personas usuarias, independientemente del modo de transporte que elijan; y conservar el reparto modal actual, donde siete de cada diez tramos de viaje son realizados en transporte eficiente.¹⁹

Tomando como base los objetivos estratégicos del PIM 2013-2018, el STC se obliga a orientar sus esfuerzos hacia el incremento de la disponibilidad de trenes que involucra tanto su modernización, renovación y conservación; la fiabilidad de equipos, sistema y vías que incluye la renovación y mantenimiento de sus instalaciones fijas; y la conservación de su infraestructura civil; brindar mayor seguridad e información a las personas; y fomentar la modernización tecnológica de sus sistemas y componentes, y la planeación estratégica tanto operativa como sistémica, todo lo anterior con el apoyo de las áreas de recursos humanos, financieros y materiales.²⁰

En congruencia con la Constitución Política de la CDMX, que establece que “la prestación directa de servicios de transporte se hará a través de organismos

¹⁷ Cfr. DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 31p.

¹⁸ DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 31p.

¹⁹ Plan Maestro del Metro 2018-2030.

²⁰ *Idem.*



II LEGISLATURA

públicos con planes y programas de desarrollo a mediano y largo plazo, participación ciudadana y rendición de cuentas sobre su desempeño funcional y financiero”, los señalamientos contenidos en los instrumentos de planeación antes mencionados, se han constituido en las bases para organizar, controlar y evaluar el desempeño del STC en el curso de los horizontes de planeación establecidos.

El proceso de construcción paulatino del STC que propició la incorporación de sistemas, equipos, instalaciones, trenes e infraestructura heterogénea, así como el desgaste natural de los mismos al paso del tiempo, ha generado un envejecimiento progresivo de los equipamientos de las diferentes especialidades que componen las líneas, de acuerdo con sus periodos de adquisición o edificación.

Deterioro y Falta de Mantenimiento en la Red del Metro

A lo anterior, se aúna el rezago en su mantenimiento, conservación y modernización, así como el cambio en el patrón de viajes de los usuarios, lo cual deriva en el siguiente escenario²¹:

- Acumulación del rezago en mantenimiento del material rodante, instalaciones fijas y obra civil.
- Término de vida útil de sistemas, equipos de las instalaciones fijas y el material rodante.
- Cambios de tecnología en sistemas y equipos en el mercado que hace necesario la innovación tecnológica.
- Deterioro de la imagen de las instalaciones.
- Red desequilibrada en atención de viajes.
- Incremento oculto de tramos de viaje en el interior de la Red.

²¹ *Cfr.* DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO Y LAS INSTALACIONES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO 2013-2018, emitido en atención a la Recomendación 14/2016 resuelta por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal; 2017



II LEGISLATURA

- Incorporación de la operación de nuevos tramos, (por ejemplo, en L-12 y L-9) que impactan en las operaciones y requerimientos presupuestales.
- Captación de viajes inducidos por la implementación de otros modos de transporte.
- Surgimiento de otras zonas generadoras de movilidad (por ejemplo, Nuevo Aeropuerto y Complejo Observatorio).
- La necesidad inducida de articulación con otros modos de transporte.
- Adaptación al nuevo marco jurídico derivado de la CDMX.
- Una obligada reconfiguración de la estructura orgánica.

“En el ámbito de la operación, la principal problemática que causa insatisfacción en la calidad del servicio, está relacionada con retrasos en la circulación de los trenes, lo cual se origina por la falta de material rodante, averías en los trenes y en las instalaciones fijas. La falta de una plantilla completa de personal en el STC también ha generado que, en el caso del personal de conducción, se propicien huecos en los rolamientos de trabajo y el ausentismo del personal operativo, mismo que actualmente se cubre con el pago de tiempo extra. Otros factores que afectan los programas de servicio son las lluvias, el comercio informal en vagones y problemáticas relacionadas y/o provocadas por: personas arrolladas, accionamiento indebido de palancas de emergencia, accionamiento de ruptores de manera injustificada, personas ajenas al STC en vías, así como actos vandálicos y riñas.”²²

Durante las horas de mayor demanda, cuando la oferta de transporte ha sido rebasada, se registran incidentes durante la operación que afectan la correcta prestación del servicio.²³

²² DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 36p.

²³ *Cfr.* DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 36p.



II LEGISLATURA

“En lo referente al tráfico de trenes para la regulación automática, es necesaria la modernización de los sistemas de mando centralizado de algunas líneas, ya que estos presentan un deterioro sensible que debe atenderse de manera urgente.

Asimismo, los tableros de control óptico que operan en la mayoría de los puestos de maniobra en línea y en talleres, también requieren modernizarse. La señalización y el sistema de pilotaje automático tipo 135 khz y SACEM, son aspectos urgentes que requieren atención para incrementar los índices de seguridad y eficiencia en la conducción, y disminuir los costos de mantenimiento en el material rodante e instalaciones.”²⁴

Existe un deterioro importante en las estaciones, en las Líneas más antiguas de la Red, que afecta la calidad del servicio prestado, principalmente por la gran afluencia y el uso constante al que son sometidas las instalaciones y por un rezago en el mantenimiento preventivo. Por ello, resulta necesario contar con los insumos indispensables para la realización de un mantenimiento mayor.

Los Problemas con el Material Rodante

La problemática a la que actualmente se enfrenta, es la disminución de la calidad de la prestación del servicio de transporte que ofrece en las Líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, “A” y “B”. Ello se origina, sobre todo, por la indisponibilidad de trenes para la operación debido a sus niveles de averías. La falta de las refacciones prioritarias necesarias para sustituir aquellas que han llegado al fin de su vida útil, provoca el aumento en el tiempo de traslado de los usuarios y la saturación dentro de los vagones y, por tanto, los niveles de confort y seguridad durante el viaje de los pasajeros, así como altos costos de mantenimiento correctivo.

Debido a la antigüedad de los trenes, así como los niveles de uso intensivo al que sus diversos sistemas son sometidos, existe una fiabilidad disminuida, considerándose prioritaria la atención de aquellos sistemas que han cumplido y rebasado por mucho sus condiciones óptimas de operatividad.

Como se mencionó con anterioridad, actualmente la cantidad de trenes en toda la Red del STC es de 384 asignados. Las averías que se presentan durante su

²⁴ DIAGNÓSTICO SOBRE EL SERVICIO... 36p.



II LEGISLATURA

operación provocan que disminuya el polígono de carga en 19 trenes en promedio anual en toda la Red, que salen de operación generando una reducción en la calidad de la oferta de transporte.

Dicha indisponibilidad de trenes no corresponde a un número estático pues está sujeta a un promedio anual de trenes no aptos para su circulación a lo largo de todo un año. Asimismo, dicha cifra no es constante a lo largo de un año, ya que en los diferentes horarios se presenta una cantidad diferente de trenes que salen de operación, afectando al polígono de carga que se requiere, además dicha cantidad también varía a lo largo de los días y éstos a su vez son diferentes durante todo el año en todas las Líneas.

Los Accidentes Registrados desde el 2020

Los diversos problemas de mantenimiento de la Red, así como los recortes presupuestales a su organismo rector, han dado como resultado el colapso de la red por una ineficiente administración que desafortunadamente ha cobrado la vida de los usuarios. Estos accidentes fatales han tenido lugar durante la administración de la jefatura de gobierno de Claudia Sheinbaum Pardo:

- *2020, Choque de trenes en Tacubaya*

El 10 de marzo de 2020 dejó un saldo de una persona fallecida y 41 lesionados, ninguno de gravedad.

- *2021, Incendio de la Subestación Buen Tono*

En enero de 2021 aconteció un incendio en la subestación Buen Tono del complejo Delicias, dejó como saldo una persona muerta. La Secretaria de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil comunicó que el incendio sucedió por el derrame de aceite en cuatro transformadores que se encontraban en el primer piso. Se vieron afectadas las líneas 1, 2 y 3 que circularon por medio año con capacidad reducida.

- *2021, colapsa tramo de la Línea 12*

Una trabe de la parte elevada de la Línea 12 colapsó sobre la Avenida Tláhuac, entre las estaciones Olivo y Tezonco, lo que dejó 26 personas muertas e hirió a más de un centenar. Cierre de la Línea 12 por 2 años.

- *Choque de trenes en Línea 3 del Metro*



II LEGISLATURA

Dos trenes de la Línea 3 del Metro chocaron en el túnel entre las estaciones Potrero y La Raza dejando al menos una joven de 18 años muerta y más de 50 lesionados.

Justificación de la Creación del Sistema Metro

Considerando la trágica administración que se ha desplegado en el Sistema de Transporte Colectivo, es menester replantear su diseño institucional a efecto de que se destinen más recursos al sistema de transporte y se apliquen para el mantenimiento mayor de toda la red.

La óptima conservación de las instalaciones asegura el derecho a la movilidad de todos los usuarios, además de servir como punto de partida para continuar con la ejecución del Plan Maestro del Metro y explorar las posibilidades de seguir ampliando la Red.

Por lo anterior, se propone la creación del Sistema Metro como un organismo descentralizado con un diseño institucional respaldado por una Ley, de manera que se haga posible que los recursos financieros destinados a esta modalidad de transporte sean aplicados de manera eficiente a través de políticas públicas y programas que garanticen el derecho a la movilidad que tienen todas las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; como se establece en el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Para el cumplimiento y garantía del derecho a la movilidad, el Congreso de la Ciudad de México tiene facultades concurrentes con el Congreso de la Unión para legislar sobre la materia, como se establece en el artículo 29, apartado D, inciso a) de la Constitución Política de la Ciudad de México.

De igual forma, se tiene que considerar que el régimen del Sistema de Transporte Colectivo fue concebido desde la federación para su operación en el entonces Departamento del Distrito Federal. A partir de la expedición de la Constitución Política de la Ciudad de México, la garantía y materialización del derecho a la movilidad en la capital exige un rediseño integral de sus instituciones.



II LEGISLATURA

El nuevo régimen de la Ciudad de México, la falta de mantenimiento y los catástrofes registrados en la operación del Sistema de Transporte Colectivo hacen urgente y necesario una reconfiguración del sistema a partir de las facultades e instrumentos considerados en la Constitución local y Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y la Administración Pública de la Ciudad de México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, solicitamos a este H. Congreso de la Ciudad de México, se sirva discutir y en su caso aprobar, la presente propuesta para quedar como sigue:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DEL SISTEMA METRO.

PRIMERO.- PROYECTO DE DECRETO por el que se expide la Ley del Sistema Metro, para quedar como sigue:

LEY DEL SISTEMA METRO

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Sección I Disposiciones Generales

Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto la creación del Organismo Público Descentralizado denominado “Sistema Metro”, establecer las bases y directrices para su organización, así como la planificación, regulación, gestión y ordenación del servicio proporcionado por el Sistema.

Artículo 2. Se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal de la Ciudad de México, con personalidad jurídica y patrimonio propios, denominado “Sistema Metro”, con domicilio en la Ciudad de México, y cuyo objeto será la operación, explotación, mantenimiento y construcción de un tren con



II LEGISLATURA

recorrido subterráneo, superficial y elevado para el transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Artículo 3. Se considera de utilidad pública la prestación del servicio del Sistema Metro.

Artículo 4. Para los efectos de la presente Ley se entiende por:

- I. CGIRSM: el Comité de Gestión Integral de Riesgos del Sistema Metro;
- II. Comités: Comités Técnicos de Apoyo del Consejo de Administración;
- III. Consejo de Administración u Órgano de Gobierno: Consejo de Administración del Sistema Metro;
- IV. Dirección General: Dirección General del Sistema Metro;
- V. Ley: Ley del Sistema Metro;
- VI. Ley Orgánica: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México;
- VII. Reuniones emergentes: Son las que se llevan a cabo con carácter urgente para atender alguna eventualidad que surge de manera inesperada y requiere de atención inmediata;
- VIII. Sesiones extraordinarias: Son las que se celebran fuera de los periodos ordinarios;
- IX. Sistema: Sistema Metro;
- X. Unidades Administrativas: Subdirecciones Generales, Direcciones de Área y Gerencias del Sistema, a las que se les confieren facultades y obligaciones específicas dotadas de decisión y ejecución, en su ámbito de competencia; y
- XI. Usuario: Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del servicio e instalaciones del Sistema Metro.

Artículo 5. El Sistema Metro está obligado a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos en sus actos, proceso y en la prestación de su servicio.



II LEGISLATURA

El Sistema adoptará las medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer su derecho a la movilidad y elevar los niveles de bienestar.

Artículo 6. El Sistema Metro adoptará las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal en sus instalaciones y en la prestación de su servicio.

El Sistema garantizará el derecho a la Buena Administración Pública en los actos, procedimientos y operaciones que realice para brindar su servicio cumpliendo con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

Artículo 7. El Sistema garantizará la participación ciudadana en sus distintas modalidades para la elaboración de sus políticas públicas, programas de desarrollo a mediano y largo plazo, y para la evaluación de su servicio.

Artículo 8. El Sistema desempeñará todas sus actividades cumpliendo con los principios de transparencia, rendición de cuentas y máxima publicidad.

Publicará en sus medios electrónicos en tiempo real la información siguiente:

- I. Las fallas en el servicio detectadas por el Sistema, así como por las reportadas por los usuarios;
- II. Los retrasos en el servicio y su suspensión, así como su normalización; y
- III. El flujo de usuarios por estación y línea en la red del Sistema.

Artículo 9. El Sistema en el ejercicio de sus actividades para la prestación de su servicio respetará el derecho a un medio ambiente sano. Aplicará las medidas necesarias para prevenir, mitigar y revertir las consecuencias del cambio climático.

Asimismo, privilegiará el uso de tecnologías de bajas emisiones de carbono, de energías limpias y energías renovables en sus instalaciones, así como en todos sus procesos y acciones para la prestación de su servicio.



II LEGISLATURA

Artículo 10. El Sistema aplicará las medidas para respetar la integridad de los animales como seres sintientes y brindarles un trato digno en sus instalaciones.

El Sistema destinará los recursos suficientes para la operación de un centro de transferencia canina para el cuidado integral de los canes que son rescatados en las instalaciones de la red del Sistema.

El Sistema emitirá un reglamento para el traslado de animales de compañía en sus instalaciones al que se sujetarán sus respectivos dueños.

Los perros de asistencia tendrán acceso libre a las instalaciones del Sistema, los usuarios deberán portar la acreditación expedida por la Secretaría de Salud.

Artículo 11. El Sistema promoverá e implantará aplicaciones de ingeniería, tecnología e innovación en materia de gestión integral de riesgos, seguridad, atención de incidentes y emergencias, así como sistemas de información técnica para la gestión de las tarifas del servicio.

Artículo 12. El Sistema revisará sistemáticamente la tarifa por la prestación del servicio de transporte de pasajeros y aplicará tarifas preferenciales, diferenciadas y especiales, considerando las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios, así como de la distancia de los viajes.

Sección II Del Derecho a la Movilidad

Artículo 13. La movilidad es el derecho de toda persona de realizar el efectivo desplazamiento mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley de Movilidad, por medio de un sistema que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en la Constitución de la Ciudad de México y en la Ley de la materia, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

En todo caso, el objeto de la movilidad será la persona y todas las acciones del Sistema Metro se registrarán por este principio.

Artículo 14. Las disposiciones establecidas en esta Ley garantizarán el efectivo desplazamiento de las personas usuarias del Sistema, en condiciones de seguridad,



II LEGISLATURA

accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Artículo 15. Se garantizará el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente en el Sistema a los grupos de atención prioritaria; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

Artículo 16. En la prestación de sus servicios el Sistema Metro observará los principios siguientes:

I. Seguridad. En los desplazamientos de un punto a otro se garantizará la integridad física y la vida del usuario del Sistema. Se privilegiarán las acciones de prevención del delito, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;

II. Accesibilidad. Garantizar que su servicio esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos sustentables y con información clara y oportuna;

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

V. Calidad. Procurar que los componentes del Sistema cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento de conservación y actualización, regular y oportuno, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

VI. Resiliencia. Lograr que el Sistema tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;



II LEGISLATURA

VII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, así como impulsar el uso de tecnologías en su operación;

VIII. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

CAPÍTULO II

De la naturaleza jurídica del organismo

Artículo 17. El Organismo Público Descentralizado Sistema Metro, contará con personalidad jurídica y patrimonio propios, y tendrá por objeto la operación, explotación, mantenimiento y construcción, de un tren con recorrido subterráneo, superficial y elevado, para el transporte colectivo de pasajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Artículo 18. El patrimonio de Sistema Metro se constituirá con los inmuebles, muebles, numerarios, y demás bienes que le destine y entregue el Gobierno de la Ciudad de México, así como los que el propio organismo adquiera en el futuro.

La fuente de sus recursos provendrá de las erogaciones destinadas para las entidades en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México y de los recursos que determine la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Sus ingresos diversos estarán integrados por su actividad comercial por concepto de publicidad, arrendamiento de locales comerciales, remanentes de recursos obtenidos de ejercicios anteriores, intereses sobre inversiones, recuperación de gasto, venta de material de desecho, venta de bases concursales, entre otros.

Artículo 19. El resupuesto anual que se asigne al Sistema Metro se incrementará por lo menos por encima del índice de inflación.

Artículo 20. Se destinará como mínimo una cantidad equivalente al 30% del total del presupuesto del Sistema Metro para su mantenimiento.



II LEGISLATURA

Artículo 21. Por su naturaleza jurídica y en los términos del artículo 52 de la Ley Orgánica, el Sistema gozará de autonomía de gestión para el cabal cumplimiento de su objeto, y de los objetivos y metas señalados en sus programas; su constitución, organización, funcionamiento, operación y control será conforme a lo establecido en esta Ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 22. El Sistema en sus actos y procedimientos garantizará el Derecho a la Buena Administración Pública, y se regirá por los principios de innovación, atención ciudadana, gobierno abierto y plena accesibilidad con base en diseño universal, simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, proporcionalidad, buena fe, integridad, imparcialidad, honradez, lealtad, eficiencia, profesionalización y eficacia.

Artículo 23. El Sistema operará sujetándose a manuales y normas en materia de diseño, seguridad y comodidad de los usuarios, procurando el respeto a los derechos fundamentales y la salvaguarda del orden público, por lo que adoptará medidas y las mejores prácticas para garantizar la protección a la vida e integridad física de sus usuarios.

Artículo 24. Para el cumplimiento de su objeto, el Sistema conducirá sus actividades en forma programada, con base en las políticas que establezca su Consejo de Administración para el cumplimiento de los objetivos y prioridades del Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, al Programa de Gobierno de la Ciudad de México, y de los Programas Sectoriales e Institucionales que se deriven de los mismos y a las asignaciones de gasto y financiamiento autorizados, en los términos del artículo 70 de la Ley Orgánica.

Artículo 25. El Sistema publicará los estados financieros aprobados por su Consejo de Administración y remitirá un informe trimestral sobre los mismos al Congreso de la Ciudad de México.

Artículo 26. El Sistema publicará sus Programas Anuales de mantenimiento y rehabilitación e informará sobre su cumplimiento trimestralmente ante el Congreso de la Ciudad de México.

Artículo 27. El Sistema podrá utilizar las vías públicas y otros inmuebles cuyo uso le conceda el Gobierno de la Ciudad de México, ya sea en la superficie o en el subsuelo, para sus instalaciones, servicios y actividades, acatando las



II LEGISLATURA

disposiciones legales y reglamentarias a que está sujeto el régimen de dichos bienes.

Artículo 28. La dirección y administración del “Sistema Metro” estarán a cargo de un Consejo de Administración.

CAPITULO III DE LOS USUARIOS DEL SISTEMA

Sección I

De los derechos de los usuarios

Artículo 29. Los usuarios del servicio proporcionado por el Sistema Metro tendrán los derechos siguientes:

I. A la prestación del servicio del Sistema en condiciones de seguridad en el que se garantice su integridad física en las instalaciones y durante sus traslados;

II. A la prestación del servicio del Sistema en forma continua, uniforme, permanente e ininterrumpida en los horarios establecidos por la autoridad;

III. A la prestación del servicio del Sistema en condiciones de calidad en el que sus componentes cuenten con los requerimientos y las propiedades necesarias para que las personas se trasladen en un espacio apropiado y confortable, en buen estado, en condiciones higiénicas, con mantenimiento regular, y que produzca el menor daño ambiental;

IV. Integrar y participar en el Consejo de Administración, en términos del artículo 40 de la presente Ley;

V. Recibir por parte de las autoridades y personal operativo del Sistema un trato digno y respetuoso;

VI. Recibir por parte de las autoridades y personal del Sistema ayuda inmediata, asistencia, atención, inclusión, medidas de reparación integral e indemnización correspondiente en caso de cualquier accidente que ocurra en las instalaciones del Sistema y durante la prestación del servicio de transporte;

VII. A ser informado oportunamente de los contratos de seguro y pólizas de seguro adquiridos y renovados por el Sistema, así como de los montos de cobertura;



II LEGISLATURA

VIII. Solicitar y recibir de forma pronta y expedita una Constancia de Retraso emitida por el Sistema, en los casos de demora del servicio por causa de un corte de energía, corto circuito, problemas eléctricos, ponchadura de neumático, avería de apertura y cierre de puertas, por obstrucción de vías, por fallos del motor del tren, por retiro de tren para revisión, o cualquier otra causa imputable al Sistema que interrumpa la frecuencia del servicio;

IX. Presentar quejas, sugerencias y peticiones a las autoridades del sistema a través de los centros de atención al usuario y los canales digitales que se dispongan para ello;

X. Ser consultado y recabar su opinión por las áreas del Sistema para la integración de programas y políticas;

XI. Asistir a las actividades culturales que se desarrollen en las instalaciones del Sistema;

XII. Hacer uso de los espacios culturales de las instalaciones del Sistema previa autorización del área correspondiente y de la disponibilidad del espacio;

XIII. Ingresar a las instalaciones del Sistema con perros de asistencia con la portación del registro correspondiente emitido por la Secretaría de Salud;

XIV. Ingresar a las instalaciones del Sistema con animales de compañía cumpliendo con las especificaciones y términos del reglamento que se expida para ello; y

XV. Realizar fotografías y videograbaciones en las instalaciones del Sistema, así como en los trenes, sin fines de lucro.

Artículo 30. Las personas con discapacidad, con movilidad limitada, y personas adultas mayores, tendrán derecho a que se les otorguen exenciones y tarifas preferenciales para hacer uso del Sistema, previa identificación vigente expedida por instituciones que acrediten ese carácter, y conforme a los Acuerdos y Decretos que en su caso se publiquen en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Las personas jóvenes residentes de la Ciudad de entre 15 y 25 años, que estudien en cualquier institución educativa y cuenten con su correspondiente identificación vigente, tendrán acceso gratuito al servicio brindado por el Sistema.

Artículo 31. Son causas justificadas para negar al usuario la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, cuando:



II LEGISLATURA

I. Ejecute o haga ejecutar a bordo de los vagones o en las instalaciones actos que atenten contra la seguridad e integridad de los demás usuarios; o bien alteraciones evidentes de la conducta;

II. El Sistema se encuentre proporcionando el servicio de transporte en condiciones de máxima capacidad que represente un riesgo para los usuarios; y

III. Cuando en caso de emergencia sanitaria el usuario no cumpla con las medidas dispuestas por las autoridades de salud como el uso de cubrebocas.

IV. Otorgar un trato digno y respetuoso a las autoridades y al personal del Sistema Metro en general, y en particular al de taquilla, de transportación, técnicos, de seguridad institucional, de la policía auxiliar;

V. Acatar las indicaciones que le haga el personal autorizado del Sistema Metro en casos de emergencia como incidentes, accidentes, maniobras y desalojos.

Artículo 32. Queda prohibido fumar, consumir bebidas embriagantes, sustancias psicotrópicas en el interior de las instalaciones, de los trenes y en los espacios públicos a cargo del Sistema.

Artículo 33. El Sistema pondrá a disposición de los usuarios un Centro de Atención Inmediata para recibir sus quejas, denuncias, propuestas, sugerencias, solicitudes de información, relacionados con la prestación del servicio, y estará en funcionamiento las veinticuatro horas del día a través de los medios electrónicos que se dispongan, así como de manera presencial durante los horarios en que se presta el servicio.

CAPÍTULO III
DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
Sección I
De la integración del Consejo de Administración

Artículo 34. El Consejo de Administración será el Órgano de Gobierno del Sistema, tendrá a su cargo su administración, vigilará el cumplimiento de los objetivos que apruebe en sus programas, y de las estrategias básicas que implemente.



II LEGISLATURA

Deberá atender los informes que en materia de control y auditoría le sean turnados, y vigilará las medidas correctivas que fueren necesarias, de conformidad con el artículo 76 de la Ley.

Artículo 35. Con fundamento en el artículo 56 de la Ley, el Consejo de Administración estará integrado por no menos de cinco ni más de quince miembros propietarios y de sus respectivos suplentes.

Será presidido por la persona titular de la Jefatura de Gobierno.

El Consejo de Administración deberá estar integrado mayoritariamente por las personas servidoras públicas de la Administración Pública de la Ciudad de México, sin que en ningún caso existan regímenes especiales de voto que afecten la capacidad de decisión de las y los servidores públicos, tal y como se dispone en el artículo 51 de la Ley.

Artículo 36. El Consejo de Administración se integrará con los siguientes miembros propietarios y sus respectivos suplentes:

I. De la Administración Pública Centralizada de la Ciudad de México, las personas titulares de:

- a) la Jefatura de Gobierno, quien fungirá como la o el Presidente del Consejo de Administración;
- b) la Secretaría de Movilidad;
- c) la Secretaría de Administración y Finanzas;
- d) la Secretaría de Obras y Servicios; y la
- e) la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil.

II. De la Administración Pública Federal, las personas titulares de:

- a) la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (S.I.C.T.) o la persona que se designe; y
- b) el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., o la persona que se designe;

III Del Gobierno del Estado de México, la o las personas representantes que el mismo designe, en ejercicio de la soberanía de esa entidad federativa.



II LEGISLATURA

IV. De los Consejeros Usuarios: Tres personas que puedan acreditar su residencia de por lo menos cinco años en la Ciudad de México electos por el voto de las dos terceras partes de los diputados integrantes del Congreso de la Ciudad de México.

V. De la representación sindical: Un representante del sindicato titular de las condiciones generales de trabajo;

Artículo 37. El órgano de vigilancia estará integrado según lo disponga la Secretaría de la Contraloría General, y acatará lo dispuesto por el Sistema Anticorrupción de la Ciudad de México, para evaluar el desempeño general y por funciones de las entidades, de conformidad con el artículo 75 de la Ley.

Participarán en el Consejo de Administración dos personas contraloras ciudadanas.

Artículo 38. Los miembros del Consejo de Administración durarán en sus cargos por todo el tiempo que subsista su designación. Sus nombramientos podrán ser revocados libremente por quienes los hayan designado. El cargo de miembro del Consejo de Administración será estrictamente personal y no podrá desempeñarse por medio de representantes.

En ningún caso podrán ser miembros del Consejo de Administración las personas a que se refiere el artículo 57 de la Ley.

Artículo 39. El Consejo de Administración designará, a propuesta de su Presidente, al Secretario del mismo.

Artículo 40. Los miembros del consejo de administración contarán con los recursos humanos y materiales necesarios para el cumplimiento de sus funciones, conforme a las reglas que emita el propio consejo.

Sección II

De los Consejeros Usuarios

Artículo 41. Los Consejeros Usuarios del Sistema Metro durarán en su encargo cinco años, y serán designados por dos terceras partes del Congreso mediante convocatoria pública a propuesta de instituciones académicas, civiles y sociales que al momento de hacer la propuesta tengan al menos, cinco años ininterrumpidos de haberse constituido.



II LEGISLATURA

Artículo 42. El Consejo de Evaluación Ciudadano será el órgano encargado de evaluar las propuestas que las instituciones académicas, civiles y sociales presenten para ocupar el cargo de Consejeros Usuarios.

Artículo 43. El Consejo de Evaluación Ciudadano estará integrado por once personas que acrediten conocimientos en materia de ingeniería, o administración, o administración pública, quienes deberán gozar de buena reputación y haberse distinguido por su honorabilidad e independencia; no tener conflicto de interés; no haber participado como candidatos en un proceso de elección popular cuatro años antes de su designación. El cargo no será remunerado.

Artículo 44. El Consejo de Evaluación remitirá al Congreso cuatro ternas integradas por tres propuestas, considerando un propietario y un suplente, para ser designados Consejeros Usuarios.

Artículo 45. El Consejo de Evaluación deberá evaluar las propuestas que las instituciones académicas, civiles y sociales presenten para ocupar el cargo de Consejeros Usuarios con estricto apego a los principios de legalidad, imparcialidad, objetividad, paridad de género, eficacia, eficiencia y profesionalismo.

Artículo 46. Los Consejeros Usuarios serán designados en razón de su experiencia, capacidad y prestigio profesional y reunir los requisitos siguientes:

I. Acreditar conocimientos en las áreas de administración, economía, ingeniería, contaduría, urbanismo o materias afines, con una antigüedad no menor a cinco años al día de la designación;

II. Haberse desempeñado, durante al menos diez años, en actividades que proporcionen la experiencia necesaria para cumplir con las funciones de Consejero usuario del Sistema Metro, ya sea en los ámbitos profesional, docente, o de investigación;

III. No haber sido condenado mediante sentencia firme por delito doloso que le imponga pena de prisión. Tratándose de delitos patrimoniales dolosos, cualquiera que haya sido la pena;

IV. No encontrarse, al momento de la designación, inhabilitado o suspendido administrativamente o, en su caso, penalmente, para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público;



II LEGISLATURA

V. No tener litigio pendiente con el Sistema Metro, y

VI. No haber sido sancionado con motivo de una investigación de carácter administrativo, por infracciones graves, o penal, o bien, vía sentencia condenatoria firme.

Artículo 47. Los Consejeros Usuarios deberán nombrarse considerando que puedan desempeñar sus funciones sin conflicto de interés y sin estar supeditados a intereses personales, patrimoniales o económicos. Además de los requisitos establecidos en el artículo anterior, deberán reunir los siguientes:

I. No haber sido empleado del Sistema de Transporte Colectivo o del Sistema Metro, ni removido con anterioridad del cargo de consejero;

II. No haber sido servidor público de cualquier nivel de gobierno ni haber ocupado cargos de elección popular o directivos en partido político alguno, en los dos años inmediatos anteriores al día de la designación;

III. No ser prestador de servicios, proveedor, contratista, deudor o acreedor del Sistema de Transporte Colectivo o del Sistema Metro, así como accionista, consejero, empleado de una persona moral prestador de servicios, proveedor, contratista, deudor o acreedor del Sistema;

IV. No tener parentesco por consanguinidad, afinidad o civil hasta el cuarto grado, así como no ser cónyuge, concubina o concubinario, de cualquiera de las personas físicas referidas en las fracciones I, II y III de este artículo, y

V. No pertenecer simultáneamente a más de cuatro juntas directivas u órganos de administración de distintas personas morales, públicas o privadas; o ejercer un empleo, cargo o comisión simultáneo que le impida el adecuado ejercicio de su función de consejero usuario.

Los consejeros usuarios que durante su encargo dejen de cumplir con alguno de los requisitos señalados en esta Ley o les sobrevenga algún impedimento, deberán hacerlo del conocimiento del presidente del Consejo.

Artículo 48. El periodo de los consejeros usuarios será de cinco años, escalonados y de sucesión anual y podrán ser nombrados nuevamente para un periodo adicional.



II LEGISLATURA

Los consejeros que cubran las vacantes que se produzcan antes de la terminación del periodo respectivo durarán sólo el tiempo que le faltare al sustituido, pudiendo ser nombrados nuevamente para un periodo adicional.

Los consejeros usuarios únicamente podrán ser removidos por las causas y conforme al procedimiento previstos en esta Ley.

Artículo 49. La información y documentos relacionados con la designación de consejeros serán de carácter público y deberán estar disponibles para consulta de cualquier interesado, atendiendo a las disposiciones en materia de transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales.

Sección III

De las facultades del Consejo de Administración

Artículo 50. Son atribuciones indelegables del Consejo de Administración, las siguientes:

- I. Establecer las políticas generales y definir las prioridades a las que se sujetará la Entidad relativas a productividad, comercialización, finanzas, investigación, desarrollo tecnológico y administración general;
- II. Aprobar los programas y presupuestos de la Entidad, así como sus modificaciones en términos de la legislación aplicable, apegándose a los lineamientos que establezcan las autoridades competentes;
- III. Aprobar los precios o ajustes de los bienes y servicios que produzcan o preste la entidad, atendiendo los lineamientos que establezca la Secretaría de Administración y Finanzas;
- IV. Aprobar la concertación de los préstamos para el financiamiento de la entidad con créditos internos y externos, en apego a las leyes, reglamentos y los lineamientos que dicten las autoridades competentes en la materia;
- V. Expedir las normas o bases generales sobre las que la Dirección General pueda disponer de los activos fijos de la Entidad, las que deberán apegarse a las leyes aplicables;



II LEGISLATURA

- VI. Aprobar anualmente, previo informe de los comisarios públicos y dictamen de los auditores externos, los estados financieros de la Entidad;
- VII. Aprobar, de acuerdo con las leyes y reglamentos aplicables, las políticas, bases y programas generales que regulen los convenios, contratos, pedidos o acuerdos que deba celebrar la Entidad con terceros en obras públicas, adquisiciones, arrendamientos y prestación de servicios relacionados con bienes muebles;
- VIII. Aprobar la estructura básica de la organización de la Entidad y las modificaciones que procedan a la misma; el Estatuto Orgánico y el Manual Administrativo, así como los reglamentos que requiera su operación;
- IX. Proponer a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México los convenios de fusión con otras entidades de la administración local y federal;
- X. Autorizar la creación de los Comités o Subcomités que estime necesario para apoyar el cumplimiento de sus funciones, así como aprobar sus respectivos Manuales de Integración y Funcionamiento, y Específicos de Operación;
- XI. Nombrar y remover, a propuesta de la persona titular de la Dirección General, a las o los servidores públicos de la entidad que ocupen cargos en las dos jerarquías administrativas inferiores a este, y aprobar la fijación de sueldos y prestaciones;
- XII. Nombrar y remover, a propuesta de la persona titular de la Presidencia del Órgano de Gobierno, entre personas ajenas a la Entidad, al Secretario o Secretaria de este, quien podrá o no ser miembro del mismo. En su caso, también podrá nombrar y remover a la persona que ocupe el cargo de prosecretario o prosecretaria, quien podrá pertenecer a la Entidad;
- XIII. Proponer en los casos de excedentes económicos de la Entidad la constitución de reservas y su aplicación, para su determinación por la persona titular de la Jefatura de Gobierno;
- XIV. Analizar y aprobar en su caso, los informes periódicos que rinda la Dirección General, con la intervención que corresponda a las o los comisarios públicos;
- XV. Verificar que las actividades de la Entidad y el ejercicio de su presupuesto autorizado se ajusten estrictamente a los planes y programas establecidos, y a los lineamientos de la Secretaría de Administración y Finanzas;



II LEGISLATURA

XVI Definir la política laboral de la Entidad con la participación de la representación sindical titular de las condiciones generales de trabajo;

XVII. Aprobar los programas institucionales de acuerdo con lo establecido en las leyes aplicables, los planes y el presupuesto de la Entidad;

XVIII. Dictar los acuerdos y resoluciones que resulten necesarios para preservar la prestación del servicio;

XIX. Acordar y autorizar la recepción de las donaciones de bienes o servicios que se requieren para el apoyo de sus actividades sustantivas, ya sea de personas físicas o morales y de organismos públicos o privados, o de cualquier ente público, federal o local; así como pagos extraordinarios; y verificar que los mismos se apliquen precisamente a los fines señalados, con sujeción a las disposiciones legales de la materia;

XX. Analizar y aprobar, en su caso, las solicitudes de cambio de denominación e imagen de las estaciones de la red de servicio del Sistema;

XXI. Celebrar convenios de colaboración con asociaciones de sistemas de transporte subterráneo y metroferroviarios con el objeto de compartir las mejores prácticas en materia de gestión, funcionamiento, desarrollo técnico y capacitación;

XXII. Aprobar un programa de participación y colaboración del Sistema con asociaciones de sistemas de transporte subterráneo y metroferroviarios, en el que se incluya personal sustantivo y personas trabajadoras sindicalizadas; y

XXIII. Las demás que le otorguen las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 51. La Presidencia del Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

I. Autorizar el orden del día a propuesta de la Secretaría del Consejo de Administración;

II. Convocar a sesiones ordinarias, extraordinarias y reuniones emergentes;

III. Programar y organizar las sesiones del Consejo de Administración y actuar como moderador de las mismas, así como proponer a éste anualmente el calendario de sesiones ordinarias;



II LEGISLATURA

- IV. Presidir, instalar y declarar la legalidad de las sesiones y, en su caso, dar por terminadas éstas;
- V. Dictar los acuerdos procedentes para el desahogo de los puntos del orden del día de la sesión correspondiente;
- VI. Someter a votación de los consejeros las resoluciones a tomar debiendo en caso de empate, decidir con voto de calidad;
- VII. En forma conjunta con la Secretaría del Consejo de Administración, autorizar con su firma las actas que se levanten al final de las sesiones;
- VIII. Fijar las responsabilidades derivadas de los acuerdos adoptados en cada sesión, especificando las mismas, a fin de hacer posible su seguimiento y control;
- IX. Vigilar que se incorporen las observaciones al proyecto del Acta por parte de la Secretaría del Consejo de Administración y que aprobada ésta en la sesión siguiente, se proceda a su inclusión en el libro de actas autorizado; y
- X. Las demás que le otorguen las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 52. Los miembros del Consejo de Administración, conforme a las reglas que éste emita, podrán solicitar, a través del Director General, la información necesaria para la toma de decisiones en el ejercicio de sus funciones, misma que deberá ser entregada o puesta a disposición en los plazos que al efecto determine el propio Consejo.

Sección IV

Del funcionamiento del Consejo de Administración

Artículo 53. El Consejo de Administración sesionará en reuniones ordinarias como mínimo cuatro veces al año y se reunirá en sesiones extraordinarias y reuniones emergentes a convocatoria de su Presidencia, cuando así lo considere necesario.

El Órgano de Gobierno sesionará válidamente con la asistencia de por lo menos la mitad más uno de sus miembros y siempre que la mayoría de las personas asistentes sean representantes de la Administración Pública de la Ciudad de México.



II LEGISLATURA

Los acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los miembros presentes, en caso de empate el presidente del Consejo tendrá voto de calidad.

Artículo 54. Los miembros del Consejo de Administración deberán asistir a las sesiones ordinarias y extraordinarias a las que sean convocados con la información previa de los asuntos a tratar; de haber impedimento lo comunicarán con la debida oportunidad a la Secretaría del Consejo de Administración.

En caso de que la reunión convocada no pueda llevarse a cabo en la fecha programada por causas debidamente justificadas, deberá celebrarse entre los cinco y quince días hábiles siguientes.

La falta injustificada de las personas servidoras públicas a las sesiones a que sean convocadas, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en la Ley de Responsabilidades Administrativas de la Ciudad de México.

Artículo 55. La Presidencia del Consejo de Administración podrá convocar cuando lo considere conveniente a sesiones extraordinarias, con dos días hábiles de anticipación a la celebración de la sesión, asimismo en casos excepcionales y debidamente justificados, podrá convocar a reuniones emergentes dada la gravedad de los temas que por sus características de obvia y urgente resolución, sean impostergables, para lo cual se omitirá la entrega de la información del asunto a tratar, únicamente se convocará a través de los medios de comunicación disponibles.

Artículo 56. En el cumplimiento de las obligaciones a su cargo, y tratándose de los asuntos con prioridad a resolverse en las sesiones del Consejo de Administración, la Secretaría cuidará que en el orden del día a desahogarse se consignen los asuntos que a continuación se relacionan, y que se resuelvan dentro de los períodos que en cada caso se indican:

I. En cada sesión examinar y aprobar, en su caso, el informe de la Dirección General, los estados financieros de la Entidad correspondientes a los periodos intermedios entre cada sesión, así como el seguimiento para el cumplimiento de los acuerdos adoptados por el Órgano de Gobierno;

II. En el primer trimestre de cada año conocer y, en su caso, aprobar el informe anual pormenorizado del resultado de la administración de la Entidad, correspondiente al ejercicio fiscal inmediato anterior;



II LEGISLATURA

III. En el segundo trimestre de cada año examinar y, en su caso, aprobar los estados financieros de la Entidad, previo informe de las y los comisarios públicos y dictamen de las personas auditoras externas; y

IV. En el cuarto trimestre de cada año aprobar el Anteproyecto de Presupuesto de Egresos y el Programa Operativo Anual de la Entidad.

Artículo 57. La Secretaría del Consejo de Administración tendrá el carácter de fedatario en las sesiones, en las votaciones sobre deliberaciones de asuntos planteados y en los actos, acuerdos y resoluciones de éste; asimismo, deberá desempeñar las siguientes funciones:

I. Pasar lista de asistencia y verificar que exista el quórum para las sesiones;

II. Al final de cada sesión levantar el acta respectiva e integrarla al registro de actas autorizado;

III. Hacer llegar a los miembros del Consejo de Administración la convocatoria, el orden del día y el apoyo documental de los asuntos que deban conocer, con una anticipación no menor de cinco días hábiles a la celebración de sesiones ordinarias, y con dos días hábiles de anticipación para las sesiones extraordinarias;

IV. Convocar a las sesiones ordinarias con base en el calendario anual aprobado, y a las extraordinarias y reuniones emergentes por indicación de la Presidencia del Órgano de Gobierno;

V. Asistir a las sesiones con voz pero sin voto;

VI. Comunicar los acuerdos que emita el Consejo de Administración inmediatamente después de que sesione, para su seguimiento y ejecución;

VII. Firmar conjuntamente con la Presidencia las actas de las sesiones;

VIII. Fungir como asesor permanente de los Comités que cree el Consejo de Administración; y

IX. Las demás que le encomiende el Consejo de Administración.

Artículo 58. La Prosecretaría deberá apoyar a la Secretaría del Consejo de Administración en el cumplimiento de las funciones que la presente Ley le confiere y aquéllas que por acuerdo expreso le sean encomendadas. Asimismo, brindará orientación operativa a los Comités en el desempeño de sus funciones.



II LEGISLATURA

Artículo 59. Las y los Contralores Ciudadanos tendrán las siguientes atribuciones específicas:

- I. Asistir a las sesiones a las que sean convocadas con derecho a voz y voto;
- II. Vigilar la aplicación del presupuesto, emitir recomendaciones y denunciar actos de corrupción;
- III. Contribuir a que se ejerza el derecho de la ciudadanía a participar en la definición, instrumentación, vigilancia, evaluación, control y exigibilidad en el manejo de las finanzas de la Entidad;
- IV. Promover los procesos de transparencia de la gestión pública; y
- V. Las demás afines a las que anteceden y las que le otorguen las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

Sección V De los Comités

Artículo 60. El Consejo de Administración contará con los comités que al efecto establezca. En todo caso, contará con los comités siguientes:

- I. Administración y Finanzas;
- II. Adquisiciones, Arrendamientos, Obras y Servicios;
- III. Auditoría;
- IV. Mantenimiento; y
- V. Operación.

Artículo 61. Los comités del Consejo de Administración estarán conformados por un mínimo de tres y un máximo de cinco consejeros, de los cuales al menos dos serán Consejeros Usuarios, salvo aquellos cuya integración esté prevista expresamente en esta Ley.

Artículo 62. Los Comités del Consejo de Administración serán presididos y tendrán la integración y funciones que determine el Consejo de Administración, por



II LEGISLATURA

resolución adoptada por mayoría de sus miembros y funcionarán conforme a las reglas que emita el propio Consejo.

Artículo 63. El Comité de Auditoría estará integrado por tres consejeros usuarios y será presidido, de manera rotatoria cada año, por uno de ellos, según lo determine el Consejo de Administración.

Artículo 64. Los Comités instituidos en el Organismo deberán contar con sus respectivos Manuales de Integración y Funcionamiento, y Específicos de Operación, los cuales deberán ser sometidos a la aprobación del Órgano de Gobierno, y en su caso, remitirlos a la Secretaría de Administración y Finanzas para su revisión y registro correspondiente.

Artículo 65. Las personas integrantes de los Comités o Comisiones tendrán las siguientes atribuciones específicas:

- I. Asistir a las sesiones el día, lugar y hora señalados por la Presidencia;
- II. Proponer a la Presidencia, la inclusión de asuntos en el orden del día;
- III. Analizar los asuntos turnados al Comité o Comisión formulando las observaciones y propuestas que estime procedentes;
- IV. Emitir su voto en los asuntos que sean sometidos a su consideración; y
- V. Desempeñar las demás actividades que les encomiende el propio Comité o Comisión.

Artículo 66. En todos los casos los Comités o Comisiones que se constituyan deberán presentar al Órgano de Gobierno un informe anual de los resultados de su actuación.

Artículo 67. Para el eficaz cumplimiento de sus funciones, los Comités podrán, previo acuerdo del Consejo de Administración, crear los Subcomités Especializados que sean necesarios, pudiendo asignarles competencias específicas. Su integración y funcionamiento será determinado por el Comité correspondiente, informando al Consejo de Administración.

Artículo 68. Los Comités podrán solicitar al Director General toda la información que requieran para el adecuado ejercicio de sus funciones, misma que deberá ser



II LEGISLATURA

entregada o puesta a disposición en el plazo que al efecto determine el Consejo de Administración en las reglas señaladas en el párrafo anterior.

Artículo 69. Los Comités podrán autorizar la asistencia de un representante del Director General a sus sesiones, como invitado con voz pero sin voto, cuando lo estimen conveniente para el ejercicio de sus funciones.

Artículo 70. Los Comités tendrán como funciones atender y revisar los asuntos que conforme a su competencia le encomiende el Consejo de Administración y que deban someter a la consideración del mismo; así como realizar el estudio, análisis y propuestas de solución de aquellos que específicamente les sean encomendados, para lo cual se reunirán cuantas veces sea necesario, debiendo rendir su dictamen dentro del plazo fijado por el Consejo de Administración.

Artículo 71. El Comité de Gestión Integral de Riesgos, será un órgano colegiado y se encargará de que el Sistema realice las actividades relativas a la planeación, programación, verificación, resultados, conclusión y dictaminación, así como que dé cumplimiento a los plazos, procedimientos y forma que deben observarse en la implementación y aplicación del control interno y demás normativa aplicable en la materia.

Artículo 72. El CGIRSM tendrá los objetivos y funciones en materia de administración de riesgos y control interno que le confieren los Lineamientos de Control Interno de la Administración Pública de la Ciudad de México; y las que le señalen las leyes, reglamentos y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 73. Para el desempeño de sus objetivos y funciones, el CGIRSM tendrá a su disposición la información que requiera de las áreas del Organismo, las cuales deberán proporcionarla con el soporte documental correspondiente.

Sección VI Del Consejo Consultivo

Artículo 74. El Consejo de Administración contará con el apoyo del Consejo Consultivo del Sistema Metro, que servirá como órgano de consulta, emitirá su opinión a instancia de su Presidencia o de su Coordinación General sobre temas trascendentales que impacten directamente en el mejoramiento del servicio, en el



II LEGISLATURA

mantenimiento a la infraestructura, equipos, instalaciones fijas y material rodante del Organismo; asimismo, en cuanto a la ampliación, modificación, construcción y proyección de la red de servicio del Sistema.

Artículo 75. El Consejo Consultivo tendrá un carácter consultivo, honorífico y honorario, deberá sesionar las veces que sea necesario para el desahogo de los temas que sean sometidos a su opinión. Sesionará un mínimo de dos veces al año.

Artículo 76. El Consejo Consultivo estará integrado por:

I. Consejeros permanentes:

- a) La Dirección General del Sistema Metro, que fungirá como Coordinación General;
- b) La persona titular del órgano encargado del mantenimiento del Sistema Metro, que fungirá como Secretaría Técnica;
- c) La persona titular del órgano encargado de la administración y finanzas del Sistema Metro;
- d) La persona titular de la Dirección General del Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México; y
- e) Del Congreso de la Ciudad de México: el diputado presidente de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial; el diputado presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana; y el diputado que designe el Congreso por votación de las dos terceras partes de sus miembros presentes al inicio de cada legislatura.

II. Consejeros Técnicos:

- a) Cinco representantes de instituciones académicas, públicas y privadas, por invitación del presidente del Consejo de Administración;
- b) Dos representantes de las organizaciones de la sociedad civil, grupos de expertos en transporte, movilidad y discapacidad, por invitación del presidente del Consejo de Administración;
- c) Dos representantes del sindicato titular de las condiciones generales de trabajo y



II LEGISLATURA

d) Técnicos y profesionistas reconocidos, de la planificación y desarrollo de las políticas y las prioridades tecnológicas del Organismo, que sean invitados por la presidencia del Consejo de Administración.

Artículo 77. La presidencia del Consejo Consultivo durará un año y será rotativa.

Artículo 78. Los cargos de integrantes e invitados al Consejo son de carácter honorífico y por lo tanto no percibirán retribución o compensación alguna.

Artículo 79. Los estudios y opiniones del Consejo Consultivo serán emitidos por mayoría de votos de sus integrantes, requiriendo un quórum de cuando menos tres miembros permanentes y tres miembros técnicos. Tanto miembros permanentes como invitados tendrán voz y voto, por lo que en caso de empate tendrá voto de calidad la Presidencia.

Artículo 80. El Consejo Consultivo creará comisiones de administración, operación y mantenimiento. Las comisiones de administración, operación y mantenimiento serán integradas por el área del Sistema Metro que sea competente para conocer del asunto y por un Consejero Técnico, quienes pondrán a consideración del pleno para su aprobación los estudios y opiniones respectivas.

El nombramiento de los consejeros técnicos de las comisiones a que se refiere este artículo, se llevará a cabo en la sesión que para este efecto se realice.

Los miembros técnicos serán convocados conforme a cada asunto que particularmente sea sometido a opinión del Consejo Consultivo.

El Consejo Consultivo aprobará los asuntos con base en su experiencia y se apoyará en los elementos de estudio que le proporcionen las comisiones.

Los miembros permanentes podrán designar a su suplente, no así los miembros invitados.

Artículo 81. El Consejo Consultivo tendrá las siguientes facultades:

I. Emitir opinión sobre temas relacionados con el mejoramiento del servicio, el mantenimiento, equipos, instalaciones fijas y material rodante del Organismo, así como de la ampliación, modificación, construcción y proyección de la red de servicio del STC;



II LEGISLATURA

II. Emitir opinión en relación al funcionamiento técnico y operativo de las líneas que conforman la red de servicio del Organismo.

III. Asistir a las sesiones el día, lugar y hora señalados por la Presidencia o su Coordinación General; y

IV. Someter a consideración de la Presidencia o de su Coordinación General los temas, estudios y proyectos que propongan los integrantes del Consejo Consultivo, o bien aquellos que se relacionen con sus fines y funciones.

La operación y funcionamiento del Consejo Consultivo se regirá bajo los acuerdos que tome el mismo.

CAPÍTULO IV

DE LA DIRECCIÓN GENERAL

Sección I De la Dirección General

Artículo 82. La persona titular de la Dirección General será nombrada y removida libremente por la o el titular de la Jefatura de Gobierno. En ningún caso la o el titular de la Dirección General podrá ser miembro del Consejo de Administración. Lo anterior conforme a lo dispuesto por los artículos 50 y 57 fracción I de la Ley Orgánica.

Artículo 83. La representación legal de la Entidad estará depositada en la o el titular de la Dirección General, quien sin perjuicio de las facultades que le otorguen otras leyes, ordenamientos o estatutos, en los términos del artículo 74 de la Ley Orgánica, estará facultado expresamente para:

I. Celebrar y otorgar toda clase de actos y documentos inherentes a su objeto;

II. Ejercer las más amplias facultades de dominio, administración, pleitos y cobranzas, aún de aquellas que requieran de autorización especial, según otras disposiciones legales o reglamentarias;

III. Emitir, avalar y negociar títulos de crédito;

IV. Formular querellas y otorgar perdón;

V. Ejercitar y desistirse de acciones judiciales inclusive del juicio de amparo;



II LEGISLATURA

- VI. Comprometer asuntos en arbitraje y celebrar transacciones;
- VII. Otorgar poderes generales y especiales con las facultades que le competan, entre ellas las que requieran autorización o cláusula especial. Para el otorgamiento y validez de estos poderes, bastará la comunicación oficial que la o el titular de la Dirección General expida al mandatario;
- VIII. Sustituir y revocar poderes generales o especiales; y
- IX. Colaborar y proporcionar toda la información que se requiera en términos de la legislación aplicable para la debida integración, operación y seguimiento del Sistema Anticorrupción de la Ciudad de México, y las demás que se requieran en términos de la legislación de la materia para el combate a la corrupción.

Artículo 84. La Dirección General tendrá a su cargo la conducción, organización, control y evaluación del Organismo, conforme a la presente Ley y las demás disposiciones aplicables, a fin de que todas las actividades se realicen con eficiencia, eficacia y productividad, contando para ello con las siguientes atribuciones:

- I. Ejecutar los acuerdos y resoluciones del Consejo de Administración, así como administrar y representar legalmente al Organismo en todos los actos que requieran su intervención;
- II. Formular los programas institucionales, el Programa Operativo Anual y los Presupuestos de Ingresos y Egresos del Organismo y las modificaciones que se hagan a los mismos y presentarlos ante el Consejo de Administración dentro de los plazos correspondientes, así como todos aquellos asuntos que sean de la competencia del mismo;
- III. Formular los programas de organización, reorganización y modernización de la Entidad;
- IV. Establecer los procedimientos y métodos de trabajo para que las funciones se realicen de manera articulada, congruente y eficaz;
- V. Establecer los sistemas de control necesarios para alcanzar las metas y objetivos propuestos;



II LEGISLATURA

- VI. Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la prestación de los servicios de la Entidad;
- VII. Establecer y mantener un sistema de estadísticas que permita determinar los indicadores de gestión de la Entidad;
- VIII. Presentar periódicamente en las sesiones ordinarias al Consejo de Administración, el informe del desempeño de las actividades de la Entidad;
- IX. Suscribir, en su caso, el Reglamento que Fija las Condiciones Generales de Trabajo del Sistema Metro y los nombramientos de las personas servidoras públicas subalternas;
- X. Asistir a las sesiones del Consejo con voz informativa y deberá ser citado para ellas;
- XI. Proponer al Consejo de Administración las políticas y estrategias para la operación y desarrollo del Organismo;
- XII. Someter a la consideración del Consejo de Administración los proyectos de reformas al Estatuto Orgánico y a los reglamentos inherentes a la administración y operación del Organismo, así como los relativos a la elaboración o actualización de su Manual Administrativo;
- XIII. Proponer al Consejo de Administración el nombramiento o remoción de las y los titulares de las Subdirecciones Generales y Direcciones de Área del Organismo;
- XIV. Definir e implantar las medidas necesarias para el mejoramiento técnico administrativo y del servicio del Sistema;
- XV. Ejercer las facultades que mediante acuerdos y disposiciones generales le delegue el Consejo de Administración, para la mejor conducción del Organismo;
- XVI. Establecer las directrices para la integración y funcionamiento de los órganos colegiados legalmente constituidos en el Organismo, presidir aquellos que le señale la normativa vigente, o bien, designar expresamente a una persona representante, así como dictar las medidas tendientes a su óptima operación; y
- XVII. Las que se señalen en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.



II LEGISLATURA

Artículo 85. La Dirección General será auxiliada en el ejercicio de sus funciones por las Subdirecciones Generales, Direcciones de Área y demás áreas que se determinen en la estructura orgánica que, a propuesta de la misma, apruebe el Consejo de Administración.

Artículo 86. La persona titular de la Dirección General podrá delegar cualquiera de sus facultades en las personas servidoras públicas del Organismo, sin perjuicio de ejercerlas directamente, con excepción de aquellas que por disposición legal expresa o por determinación del Consejo de Administración le correspondan exclusivamente.

CAPÍTULO V DEL SERVICIO PÚBLICO DE CARRERA

Artículo 87. La organización, funcionamiento y desarrollo del Servicio Público de Carrera en el Sistema Metro se regirá por los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia, eficacia, transparencia, profesionalismo e igualdad de oportunidades entre todas las personas.

Artículo 88. El Servicio Profesional de Carrera del Sistema regulará el empleo público del personal sustantivo y su objeto será garantizar la igualdad de oportunidades de ingreso, desarrollo, permanencia y promoción con base en el mérito y en la experiencia, así como fomentar la profesionalización del personal mediante la formación, capacitación y actualización permanente para la mejora de resultados en el ejercicio de sus funciones.

El Servicio Profesional de Carrera será aplicable a las personas servidoras públicas de confianza que laboren en el Sistema y quedarán exentas las personas trabajadoras de base y sindicalizados del mismo.

El Servicio Profesional de Carrera no será aplicable al régimen de categorías establecidas por las representaciones sindicales.

Artículo 89. El Servicio Profesional de Carrera del Sistema Metro establecerá las bases, procesos y mecanismos de formación y el desarrollo profesional de las personas servidoras públicas, fundado en el mérito, la igualdad de oportunidades,



II LEGISLATURA

la movilidad, el fortalecimiento de capacidades y competencias laborales, así como en la no discriminación por motivos de género, origen étnico, religión, estado civil o condición socioeconómica.

Artículo 90. El Servicio Profesional del Sistema Metro, se integra por lo menos con los siguientes procesos institucionales:

- I. Ingreso;
- II. Permanencia;
- III. Promoción;
- IV. Estímulos; y
- V. Separación.

Artículo 91. El Servicio Profesional de Carrera comprende las gerencias, subgerencias, coordinaciones, enlaces y jefaturas de unidad departamental, siguientes:

- I. Gerencia del Instituto de Capacitación y Desarrollo;
- II. Gerencia de Seguridad Institucional;
 - a. Coordinación de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil
 - b. Coordinación de Seguridad Industrial e Higiene
 - c. Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia
 - d. Coordinación de Vigilancia Zona “A”
 - e. Coordinación de Vigilancia Zona “B”
 - f. Coordinación de Vigilancia Zona “C”
 - g. Coordinación de Vigilancia Zona “D”
 - h. Coordinación Técnica de Seguridad Institucional;
- III. Gerencia de Atención al Usuario:
 - Coordinación de Comunicación y Gestión Administrativa;



II LEGISLATURA

IV. Gerencia de Ingeniería y Nuevos Proyectos;

- a. Coordinación de Aseguramiento de Calidad;
- b. Coordinación de Desarrollo Tecnológico;
- c. Coordinación de Laboratorio;

V. Gerencia de Sistemas e Investigación de Incidentes:

Coordinación de Soporte Técnico;

VI. Subgerencia de Planeación Estratégica

VII. Gerencia de Líneas 1, 3, 4 y 12;

- a. Subgerencia de Líneas 1, 3, 4 y 12;
 1. Coordinación de Transportación de Línea 1
 2. Coordinación de Transportación de Línea 3
 3. Coordinación de Transportación de Línea 4
 4. Coordinación de Transportación de Línea 12

VIII. Gerencia de Líneas 2, 5, 6 y "B"

- a. Subgerencia de Líneas 2, 5, 6 y "B"
 1. Coordinación de Transportación de Línea 2
 2. Coordinación de Transportación de Línea 5
 3. Coordinación de Transportación de Línea 6
 4. Coordinación de Transportación de Línea "B"
 5. Gerencia de Líneas 2, 5, 6 y "B";

IX. Gerencia de Líneas 7, 8, 9 y "A";

- a. Subgerencia de Líneas 7, 8, 9 y "A"
 1. Coordinación de Transportación de Líneas 7 y 9
 2. Coordinación de Transportación de Línea 8
 3. Coordinación de Transportación de Línea "A"

X. Subgerencia de Control Central:

Coordinación Técnica de Control Central;



II LEGISLATURA

- XI. Líder Coordinador de Proyectos de Seguimiento de Programas Técnico Operativos;

- XII. Subgerencia de Conservación de Líneas;
 - a. Coordinación de Conservación de Líneas 1, 3, 4 y 12;
 - b. Coordinación de Conservación de Líneas 2, 5, 6 y “B”;
 - c. Coordinación de Líneas 7, 8, 9 y “A”;

- XIII. Gerencia de Instalaciones Eléctricas;
 - a. Coordinación de Alta Tensión;
 - b. Coordinación de Baja Tensión;
 - c. Coordinación de Control y Operación Eléctrica;

- XIV. Gerencia de Instalaciones Electrónicas;
 - a. Coordinación de Automatización y Control;
 - b. Coordinación de Comunicación y Peaje;

- XV. Gerencia de Instalaciones Mecánicas y Vías
 - a. Coordinación de Instalaciones Hidráulicas y Mecánicas;
 - b. Coordinación de Vías I;
 - c. Coordinación de Vías II;
 - d. Coordinación de Vías III;

- XVI. Gerencia de Obras y Mantenimiento;
 - a. Subgerencia de Obras y Mantenimiento;
 - 1. Coordinación de Mantenimiento Mayor de Obras;
 - 2. Subdirección de Obra Civil;
 - 3. Subdirección de Obra Electromecánica;
 - a) Jefatura de Unidad Departamental de Electrónica;
 - b) Jefatura de Unidad Departamental de Energía Eléctrica;
 - 3) Jefatura de Unidad Departamental de Vías;
 - b. Subgerencia de Proyectos;
 - 1. Subdirección de Concursos y Estimaciones;
 - a) Jefatura de Unidad Departamental de Costos y Precios Unitarios;
 - b) Jefatura de Unidad Departamental de Soporte Técnico;
 - 2. Subdirección de Contratos;



II LEGISLATURA

- Jefatura de Unidad Departamental de Elaboración de Contratos de Obra;
3. Subdirección de Ingeniería;
 - a) Jefatura de Unidad Departamental de Ingeniería;
 - b) Jefatura de Unidad Departamental de Instalaciones Mecánicas;
 - c) Jefatura de Unidad Departamental de Mando Centralizado y Telecomunicaciones;
 - d) Jefatura de Unidad Departamental de Pilotaje Automático y Operación;
 - e) Jefatura de Unidad Departamental de Proyecto de Vías;
 - f) Jefatura de Unidad Departamental de Subestaciones de Fuerza y Alumbrado Baja Tensión;
 - g) Jefatura de Unidad Departamental de Subestaciones de Rectificación y Tracción;

 4. Subdirección de Ingeniería y Proyecto Metro;
 - a) Jefatura de Unidad Departamental de Control de Programas y Estimaciones;
 - b) Jefatura de Unidad Departamental de Geotecnia, Estructura y Estudios Complementarios;
 - c) Jefatura de Unidad Departamental de Proyectos de Obras Hidráulicas;

 - c. Subdirección de Gestión y Control;
 - d. Enlace de Asistencia Técnica;
 - e. Enlace de Control de Acervo Técnico;
 - f. Enlace de Especificaciones Técnicas y Funcionales;
 - g. Enlace de Formulación Presupuestal de Obra;
 - h. Enlace de Presentaciones de Obra;
 - i. Enlace de Proyectos Ejecutivos Estructurales;
 - j. Enlace de Proyectos Electromecánicos;
 - k. Enlace de Verificación de Obra;
 - l. Enlace de Concertación de Obra;
 - m. Enlace de Control de Pago de Obra;
 - n. Enlace de Requerimientos de Obra;
 - o. Enlace de Tecnología Informática;



II LEGISLATURA

- XVII. Gerencia de Ingeniería;
- a. Coordinación de Programación y Evaluación;
 - b. Coordinación de Supervisión de Fabricación de Trenes;
 - c. Coordinación Electrónica;
- XVIII. Subgerencia de Mantenimiento Mayor y Rehabilitación;
- a. Coordinación de Mantenimiento Mayor Ticomán;
 - b. Coordinación de Mantenimiento Mayor Zaragoza;
 - c. Coordinación de Rehabilitación de Trenes;
- XIX. Subgerencia de Mantenimiento Sistemático I;
- a. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Constitución de 1917;
 - b. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Tasqueña;
 - c. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Zaragoza;
 - d. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Tláhuac;
- XX. Subgerencia de Mantenimiento Sistemático II;
- a. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Ciudad Azteca;
 - b. Coordinación de Mantenimiento Sistemático La Paz;
 - c. Coordinación de Mantenimiento Sistemático El Rosario;
 - d. Coordinación de Mantenimiento Sistemático Ticomán;
- Artículo 92.** El Consejo de Administración, a propuesta del Director General, aprobará las reglas y lineamientos que regulen los procesos institucionales de ingreso, permanencia, promoción, estímulos y separación del Servicio Profesional de Carrera del Sistema Metro.
- Artículo 93.** Los servidores públicos que sean designados para ocupar subdirecciones generales de operación, mantenimiento y administración finanzas; las direcciones de medios, transportación, Ingeniería y desarrollo tecnológico, mantenimiento de material rodante, administración de personal, recursos materiales y servicios generales, finanzas; así como gerencias de capacitación y desarrollo, jurídica, seguridad institucional, atención al usuario deberán ser designados en



II LEGISLATURA

razón de su experiencia, capacidad y prestigio profesional y reunir los requisitos siguientes:

I. Contar con título profesional en las áreas de derecho, administración, economía, ingeniería, contaduría, urbanismo o materias afines, con una antigüedad no menor a cinco años al día de la designación;

II. Haberse desempeñado, durante al menos diez años, ya sea en los ámbitos profesional, docente, o de investigación, en actividades que proporcionen la experiencia necesaria para cumplir con las funciones que requiera el encargo;

III. No haber sido condenado mediante sentencia firme por delito doloso que le imponga pena de prisión. Tratándose de delitos patrimoniales dolosos, cualquiera que haya sido la pena;

IV. No encontrarse, al momento de la designación, inhabilitado o suspendido administrativamente o, en su caso, penalmente, para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público;

V. No tener litigio pendiente con el Sistema de Transporte Colectivo o el Sistema Metro; y

VI. No haber sido sancionado con motivo de una investigación de carácter administrativo, por infracciones graves: o penal, por violaciones a las leyes que hayan tenido como conclusión cualquier tipo de resolución o acuerdo que implique expresamente la aceptación de la culpa o responsabilidad, o bien, sentencia condenatoria firme.

CAPÍTULO VI DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LOS CONSEJEROS

Artículo 94. Los consejeros serán responsables por:



II LEGISLATURA

I. Los daños y perjuicios que llegaren a causar al Sistema Metro, derivados de los actos, hechos u omisiones en que incurran; y

II. Los daños y perjuicios que llegaren a causar derivados de la contravención a sus obligaciones y a los principios establecidos en las disposiciones generales de la presente Ley.

Artículo 95. La responsabilidad a que se refiere el artículo anterior será solidaria entre las personas que hayan adoptado la decisión.

Artículo 96. Los Consejeros y los servidores públicos de confianza del Sistema serán responsables de los actos u omisiones que dañen, menoscaben o pongan en peligro los bienes jurídicos o derechos de los usuarios y de las personas, así como de aquellos que pongan en riesgo su integridad física o atenten contra sus vidas.

El Sistema será responsable de implementar las medidas de satisfacción de las víctimas, previstas tanto en la Ley General de Víctimas como en la Ley de Víctimas para la Ciudad de México, por los actos u omisiones de los que resulten responsables sus servidores públicos. La realización de actos que conmemoren el honor, la dignidad, el sufrimiento y la humanidad de las víctimas muertas, las llevará a cabo el Sistema de manera pronta y expedita.

Artículo 97. La indemnización que corresponda deberá cubrir los daños y perjuicios causados al Sistema y, en todo caso, se procederá a la remoción del consejero involucrado.

Artículo 98. Con independencia de las responsabilidades penales a que haya lugar, los daños y perjuicios causados por los consejeros en perjuicio del Sistema Metro, por los actos, hechos u omisiones en que incurran, podrán reclamarse por la vía civil.

CAPÍTULO VII DE LA REMOCIÓN DE CONSEJEROS

Artículo 99. Los miembros del Consejo de Administración serán removidos de sus cargos en los siguientes casos:



II LEGISLATURA

- I. Por incapacidad mental o física que impida el correcto ejercicio de sus funciones durante más de seis meses continuos;
- II. Incumplir, sin mediar causa justificada, los acuerdos y decisiones del Consejo de Administración;
- III. Incumplir deliberadamente o sin causa justificada con las obligaciones y principios establecidos en las disposiciones generales de la presente Ley;
- IV. Incumplir con algún requisito de los que la Ley señala para ser miembro del Consejo de Administración o que les sobrevenga algún impedimento;
- V. No excusarse de conocer y votar los asuntos en que tengan conflicto de interés;
- VI. Faltar consecutivamente a tres sesiones o no asistir al menos al setenta y cinco por ciento de las sesiones celebradas en un año.

CAPÍTULO VIII

DE LAS SUPLENCIAS TEMPORALES DE LAS PERSONAS FUNCIONARIAS

Artículo 100. Por cada miembro de las comisiones o comités se nombrará una persona suplente que actuará en caso de faltas temporales de la titular.

Artículo 101. La persona titular de la Dirección General será suplida en sus ausencias temporales por la persona servidora pública de más alto nivel dentro de la estructura orgánica de la Entidad que designe el Consejo de Administración a propuesta de la Dirección General, asimismo:

- I. En los asuntos jurisdiccionales y para absolver posiciones ante tribunales, las personas titulares de la Dirección General, Subdirecciones Generales y Direcciones de Área, podrán ser suplidos por la persona titular de la Gerencia Jurídica, de conformidad con las normas aplicables;



II LEGISLATURA

II. Las ausencias temporales de las personas titulares de las Subdirecciones Generales, serán cubiertas por la Dirección de Área que corresponda, previo acuerdo de la Dirección General; 57

III. Las personas titulares de las Direcciones de Área serán suplidas en sus ausencias temporales por la persona servidora pública que designe la Subdirección General correspondiente; y

IV. Las ausencias temporales de las personas titulares de las Gerencias serán suplidas por las personas servidoras públicas que designen las o los titulares superiores a aquellas.

V. Las personas titulares de las Subdirecciones, Subgerencias y Coordinaciones, serán suplidas en sus ausencias temporales, por las personas servidoras públicas que designen las o los titulares jerárquicamente superior inmediata de aquellas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que contravengan la presente Ley.

Las normas aplicables del Estatuto del Sistema de Transporte Colectivo, reglamentos, acuerdos, protocolos, lineamientos, manuales y demás instrumentos normativos, continuarán en vigor hasta la expedición y vigencia de las disposiciones jurídicas que los sustituyan.

TERCERO. Las unidades administrativas del Sistema de Transporte Colectivo conservarán sus denominaciones, atribuciones y estructura hasta la entrada en vigor de las normas jurídicas y estructuras administrativas que los sustituyan.

CUARTO. El Sistema Metro contará con los recursos presupuestarios, materiales, humanos, financieros y de infraestructura con los que actualmente cuenta el Sistema de Transporte Colectivo; así como del presupuesto asignado por el Congreso de la Ciudad de México.



II LEGISLATURA

QUINTO. La regularización jurídica y administrativa de los bienes transferidos por parte del Sistema de Transporte Colectivo al nuevo organismo Sistema Metro, estará a su cargo de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.

SEXTO. Las condiciones generales de trabajo de las personas trabajadoras del Sistema de Transporte Colectivo seguirán vigentes durante y posterior al proceso de transición entre organismos.

Los convenios de sustitución patronal que se suscriban y otros instrumentos laborales, se celebraran con la participación en todo momento de la representación sindical titular de las condiciones generales de trabajo.

SÉPTIMO. El Sistema Metro continuará cumpliendo con los compromisos pendientes derivados de los instrumentos jurídicos vigentes, según lo establecido en los mismos.

OCTAVO. El Consejo de Administración del Sistema Metro emitirá y publicará en un periodo no mayor a 90 días el Estatuto orgánico del Sistema Metro.

NOVENO. El Consejo de Administración del Sistema Metro emitirá y publicará en un periodo no mayor a 90 días el Manual de Administración del Sistema Metro y demás normatividad administrativa para el cumplimiento de sus funciones.

DÉCIMO. El Consejo de Administración del Sistema Metro emitirá y publicará en un periodo no mayor a 180 días un reglamento de seguridad con base en las mejores prácticas en la materia con el objetivo de incrementar las medidas de seguridad en la operación y circulación de los trenes, así como en el funcionamiento de las estaciones, puestos de mando y control, e instalaciones.

DÉCIMO PRIMERO. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 20 de la presente Ley, se estará a lo siguiente:

I. En el proyecto de Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal 2025 que remita la persona titular de la Jefatura de Gobierno al Congreso de la Ciudad de México, se deberá establecer una partida extraordinaria al Sistema Metro para el rubro de mantenimiento para material rodante e instalaciones fijas.

II. Con base en una corrida financiera elaborada por el Consejo de Administración, este órgano presentará a la persona titular de la Jefatura de Gobierno una propuesta



II LEGISLATURA

que tenga por objeto alcanzar el treinta por ciento del total del presupuesto del Sistema Metro para su mantenimiento, en un plazo máximo de cinco años.

DÉCIMO SEGUNDO. El Consejo de Administración emitirá y publicará en un periodo no mayor a 180 días el Reglamento del Servicio Profesional de Carrera del Sistema Metro, cuya implementación no afectará las plazas de los trabajadores sindicalizados.

DÉCIMO TERCERO. En un plazo de 60 días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, el Sistema Metro instalará memoriales en honor de las víctimas mortales de las tragedias ocurridas en el Sistema de Transporte Colectivo:

I. En honor de la persona fallecida en la estación Tacubaya de la Línea 1 ocasionado por un choque de trenes el 10 de marzo de 2020;

II. En honor de las 26 personas fallecidas por el colapso de la Línea 12 de Metro el 3 de mayo de 2021; y

III. En honor de la víctima fallecida en el choque de trenes en la Línea 3 entre las estaciones La Raza y Potrero el 7 de enero de 2023.

Recinto Legislativo de Donceles, sede del Congreso de la Ciudad de México,
a los siete días del mes de mayo de dos mil veinticuatro.

DIP. FEDERICO DÖRING CASAR

**DIP. LUISA ADRIANA GUTIÉRREZ
UREÑA**

**DIP. FRIDA FERNANDA
ALCÁNTARA CABRERA**

DIP. RICARDO RUBIO TORRES

CLAUDIA MONTES DE OCA DEL OLMO