

CONTENIDO

Proposiciones

Con punto de acuerdo, para exhortar al Ejecutivo federal a realizar las gestiones necesarias para que el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) se integre a la administración pública federal, a efecto de atender las necesidades crecientes de movilidad en la zona metropolitana de la Ciudad de México, a cargo de la diputada Mayra Espino Suárez, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo III-3-1

Miércoles 29 de octubre

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA
RESPECTUOSAMENTE AL PODER EJECUTIVO FEDERAL PARA QUE, EN EL
EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES Y EN COORDINACIÓN CON LAS
DEPENDENCIAS COMPETENTES, REALICE LAS GESTIONES NECESARIAS PARA
QUE EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO) SE INTEGRE A LA
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, A EFECTO DE ATENDER LAS
NECESIDADES CRECIENTES DE MOVILIDAD EN LA ZONA METROPOLITANA DE LA
CIUDAD DE MÉXICO**

La suscrita, **Diputada Mayra Espino Suárez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y, 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta pleno la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO**, en razón de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 19 de abril de 1967 se creó el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, tradicionalmente denominado como Metro, el cual significó una importante solución de movilidad para la Ciudad de México y los municipios aledaños, frente al congestionamiento vial y sus efectos negativos al ambiente (Secretaría de Administración y Finanzas, ca. 2025).

Para ello, el objeto inicial de la entidad consistía en “la construcción, operación y explotación de un tren rápido [alimentado de energía eléctrica] con recorrido subterráneo y superficial” en la capital del país (“Decreto,” 1967).

Con la elección en 1997 del primer jefe de Gobierno del Distrito Federal también concluyo el carácter y apoyo Federal para el Sistema de Transporte Colectivo, pues

los primer 30 años de existencia del citado organismo público se vieron respaldados por el erario público federal.

La fortaleza y contundencia del apoyo federal resulto evidente en esas tres décadas para el Metro, en sus primeras tres décadas de existencia se construyeron y pusieron en operación 10 líneas, con una longitud total de 177.6 Km de vías dobles que albergan 154 estaciones, de conformidad con la siguiente tabla.

INAUGURACIONES Y AMPLIACIONES EN ORDEN CRONOLÓGICO

LÍNEA	TRAMO	FECHA DE INAUGURACIÓN	LONGITUD INAUGURADA (Km)	ESTACIONES INAUGURADAS	LONGITUD ACUMULADA/LÍNEA (Km)	ESTACIONES ACUMULADA/LÍNEA
1	Zaragoza - Chapultepec	4 de sept de 1969	12.660	16	12.660	16
	Chapultepec - Juanacatlán	11 de abril de 1970	1.046	1	13.706	17
	Juanacatlán - Tacubaya	20 de nov de 1970	1.140	1	14.846	18
	Tacubaya - Observatorio	10 de junio de 1972	1.705	1	16.551	19
	Pantitlán - Zaragoza	22 de agosto de 1984	2.227	1	18.828	20
2	Pino Suárez -Tasqueña	01 de agosto de 1970	11.321	11	11.321	11
	Tacuba - Pino Suárez	14 de sept de 1970	8.101	11	19.422	22

LÍNEA	TRAMO	FECHA DE INAUGURACIÓN	LONGITUD INAUGURADA (Km)	ESTACIONES INAUGURADAS	LONGITUD ACUMULADA/LÍNEA (Km)	ESTACIONES ACUMULADA/LÍNEA
	Cuatro Caminos - Tacuba	22 de agosto de 1984	4.009	2	23.431	24
3	Tlatelolco - Hospital General	20 de nov de 1970	5.441	7	5.441	7
	La Raza - Tlatelolco	25 de agosto de 1978	1.389	1	6.830	8
	Indios Verdes - La Raza	01 de dic de 1979	4.901	3	11.731	11
	Hospital General - Centro Médico	07 de junio de 1980	0.823	1	12.554	12
	Centro Médico - Zapata	25 de agosto de 1980	4.504	4	17.058	16
	Zapata - Universidad	30 de agosto de 1983	6.551	5	23.609	21
4	Candelaria - Martín Carrera	29 de agosto de 1981	7.499	7	7.499	7
	Santa Anita - Candelaria	26 de mayo de 1982	3.248	3	10.747	10
5	Consulado - Pantitlán	19 de dic de 1981	9.154	7	9.154	7

LÍNEA	TRAMO	FECHA DE INAUGURACIÓN	LONGITUD INAUGURADA (Km)	ESTACIONES INAUGURADAS	LONGITUD ACUMULADA/LÍNEA (Km)	ESTACIONES ACUMULADA/LÍNEA
	La Raza - Consulado	01 de julio de 1982	3.088	3	12.242	10
	Politécnico - La Raza	30 de agosto de 1982	3.433	3	15.675	13
6	El Rosario - Instituto del Petróleo	21 de dic de 1983	9.264	7	9.264	7
	Instituto del Petróleo - Martín Carrera	08 de julio de 1986	4.683	4	13.947	11
7	Tacuba - Auditorio	20 de dic de 1984	5.424	4	5.424	4
	Auditorio - Tacubaya	23 de agosto de 1985	2.730	2	8.154	6
	Tacubaya - Barranca del Muerto	19 de dic de 1985	5.040	4	13.194	10
	El Rosario - Tacuba	29 de nov de 1988	5.590	4	18.784	14
8	Garibaldi - Constitución de 1917	20 de julio de 1994	20.078	19	20.078	19
9	Pantitlán - Centro Médico	26 de agosto de 1987	11.669	9	11.669	9

LÍNEA	TRAMO	FECHA DE INAUGURACIÓN	LONGITUD INAUGURADA (Km)	ESTACIONES INAUGURADAS	LONGITUD ACUMULADA/LÍNEA (Km)	ESTACIONES ACUMULADA/LÍNEA
	Centro Médico - Tacubaya	29 de agosto de 1988	3.706	3	15.375	12
A	Pantitlán - La Paz	12 de agosto de 1991	17.192	10	17.192	10
Total					177.666	154

El cambio de estatus jurídico del Distrito Federal para sus habitantes en la mayoría de los tópicos resultó positivo, sin embargo para algunas dependencias y organismos públicos como el Sistema de Transporte Colectivo representó un importante reto que no ha sido fácil sortear, sobre todo si consideramos las necesidades de mantenimiento y modernización de su red de servicio así como la ampliación de la misma, para atender los requerimientos de una mancha urbana en plena expansión, para otorgar claridad y precisión a la referencia anterior, podemos señalar que de 1997 al 2025, es decir en los últimos 28 años de operación del STC, el gobierno de la Ciudad únicamente ha construido dos líneas con 48 Km y 41 estaciones, sin dejar de señalar que en los últimos 13 años la ampliación de la red de servicio es cero, como se muestra a continuación.

INAUGURACIONES Y AMPLIACIONES EN ORDEN CRONOLÓGICO

LÍNEA	TRAMO	FECHA DE INAUGURACIÓN	LONGITUD INAUGURADA (Km)	ESTACIONES INAUGURADAS	LONGITUD ACUMULADA/LÍNEA (Km)	ESTACIONES ACUMULADA/LÍNEA
B	Villa de Aragón - Buenavista	15 de dic de 1999	12.139	13	12.139	13
	Ciudad Azteca - Villa de Aragón	30 de nov del 2000	11.583	8	23.722	21
12	Tláhuac - Mixcoac	30 de oct de 2012	25.100	20	25.100	20
Total					48.822	41

El Metro de la Ciudad de México desde 1969 ha atendido las necesidades de movilidad de los habitantes de la capital del país así como los de su zona conurbada, que en conjunto suman más de 22 millones de personas, resulta evidente que para una sola entidad federativa hacerse cargo de la empresa más importante de movilidad de la república y generar los esquemas de mantenimiento, actualización y crecimiento, resulta muy difícil, por tratarse de una tarea muy compleja que demanda altas tasas de inversión, lo cual va generando rezagos que, al paso de los años no se pueden ocultar, como la ausencia de crecimiento de la red de servicio, porque mientras en los primeros 30 años de vida del citado organismo, cuando estuvo a cargo del gobierno federal se logró crear una red de servicio de 10 líneas, en tanto que, en los siguientes 28 bajo la tutela del gobierno local, tan solo se construyeron dos líneas, pero eso sí la demanda del servicio se incrementa año con año, mientras en 1969 habitaban 12 millones de personas en el Distrito Federal y su zona metropolitana, para el 2025 esta se incrementó a 22.75 millones de personas, sin embargo la red del metro no creció en la misma proporción.

A 56 años del inicio de operaciones, el metro de la Ciudad de México no ha sido atendido de la forma más atinente en los rubros de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo, así como su modernización y desarrollo tecnológico, tanto en su infraestructura, instalaciones fijas y material rodante; en consecuencia, estos presentan condiciones poco favorables para la prestación de un servicio de calidad y excelencia como el que demandan los usuarios.

En ese contexto el metro cuenta con un parque vehicular de 391 trenes, que en conjunto tienen una antigüedad promedio mayor los 30 años de servicios, y el origen tecnológico de los mismos es de 5 nacionalidades distintas (Francesa, Canadiense, Mexicana, Española, China) los cuales cada año que pasa demandan una mayor cantidad y profundidad en sus esquemas de mantenimiento, por tanto, los montos

financieros para atender dichos requerimientos son cada vez más altos; impactando de forma significativa las finanzas de la CDMX.

Como hemos señalado, el organismo asumió mayores demandas para el aprovechamiento óptimo de sus instalaciones, que necesariamente limitó las ampliaciones futuras, así como el mantenimiento de las instalaciones fijas y de los trenes para atender las exigencias de los usuarios de la ciudad y su área conurbada (incluyendo las del Estado de México e Hidalgo); y, el desarrollo y la ejecución directa de obra pública ("Decreto modificatorio," 2002).

Por lo tanto, desde la fecha en que se inauguró la línea 1 del Metro (4 de septiembre de 1969), han pasado 56 años de operación continua, procurando brindar un servicio público de transporte rápido, económico, seguro, confiable y accesible para la población (Sistema de Transporte Colectivo [STC], s.f.-b).

Siendo parte integrante de la Administración Pública Paraestatal y del Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, conforme a lo dispuesto en los artículos 3, fracciones I, III, XII, XX, 11, fracción II y 44, fracción I de la "Ley Orgánica del Poder Ejecutivo" (2023); 78, fracción I de la "Ley de Movilidad" (2021); y, 2° del "Aviso por el que se Expide el Nuevo Estatuto Orgánico del STC" (2024), el organismo gestiona una red de 12 líneas, 195 estaciones y 226.488 kilómetros en 2024, logrando transportar a casi 1,172 millones de personas usuarias; donde el 12.8% obtuvo acceso de cortesía (STC, s.f.-b).

Ahora bien, la relevancia de este medio de transporte para la sociedad mexicana se puede analizar en dos momentos respecto al suceso de la pandemia reciente.

En el primer caso, la transportación del público usuario aumentó a una tasa media anual del 1.2% entre 2017 y 2019. Posteriormente, la tasa subió a 5.3% entre 2022 y 2024; significando una demanda creciente del servicio público del Metro.

Con este panorama, el presupuesto de egresos de la entidad en términos nominales pasó de casi 18,598 millones de pesos en 2018, a 20,822 millones de pesos en 2024 (véase la Tabla 1; Gobierno de la Ciudad de México, ca. 2019; Secretaría de Administración y Finanzas, ca. 2025). Las cifras mostraban en apariencia, un aumento medio anual del 1.90%.

Tabla 1

Presupuesto de Egresos total del Sistema de Transporte Colectivo, 2018-2024.

Año	Presupuesto de egresos total		
	(millones de pesos corrientes)	(millones de pesos constantes de 2024)	(variación real)
2018	18,598	24,836	
2019	18,048	23,104	-6.98%
2020	14,878	18,205	-21.20%
2021	15,684	18,367	0.89%
2022	19,014	20,875	13.65%
2023	22,542	23,648	13.29%
2024	20,822	20,822	-11.95%

Nota: Los calculos reales con cambio del año base a 2024 del indice de precios implícitos del producto interno bruto del país (2018=100) consideraron la información del Gobierno de la Ciudad de México (ca. 2019), de la Secretaría de Administración y Finanzas (ca. 2020, ca 2021, ca. 2022, ca. 2023, ca. 2024, ca. 2025) de Bénitez (2025) y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2025)

No obstante, al utilizar un método para eliminar el efecto inflacionario sobre los valores monetarios (2024), se identificó un comportamiento inverso del presupuesto. Es decir, el monto pasó de 24,836 a 20,822 millones de pesos constantes de 2018 a 2024, revelando una brecha negativa del 16.16%.

Lo anterior significó que, en los últimos siete años, el organismo registró la mayor asignación presupuestal en 2018, mientras que el monto más bajo ocurrió en 2020 (18,205 millones de pesos constantes).

Asimismo, el presupuesto total de la entidad mostró un comportamiento cíclico durante el periodo de estudio (véase la Figura 1).

Mediante un análisis de discordancia entre las cifras nominales y reales (Hec Ben, 2025), se observó que el presupuesto nominal del 2020 descendió 17.56% respecto al del 2019, pero en realidad fue del 21.20% al neutralizar la influencia de los precios. Análogamente, el presupuesto nominal del 2022 creció 21.23% respecto al del 2021, pero en términos reales fue de 13.65%.

Adicionalmente, se puede apreciar que las reducciones reales del presupuesto del organismo coincidieron con eventos específicos del país. Por ejemplo, el declive del 6.98% en 2019 correspondió con el inicio del nuevo mandato presidencial en México; la referida caída de 2020 se debió a la crisis sanitaria global; y, la disminución del 11.95% del 2024 concurrió con las elecciones federales.

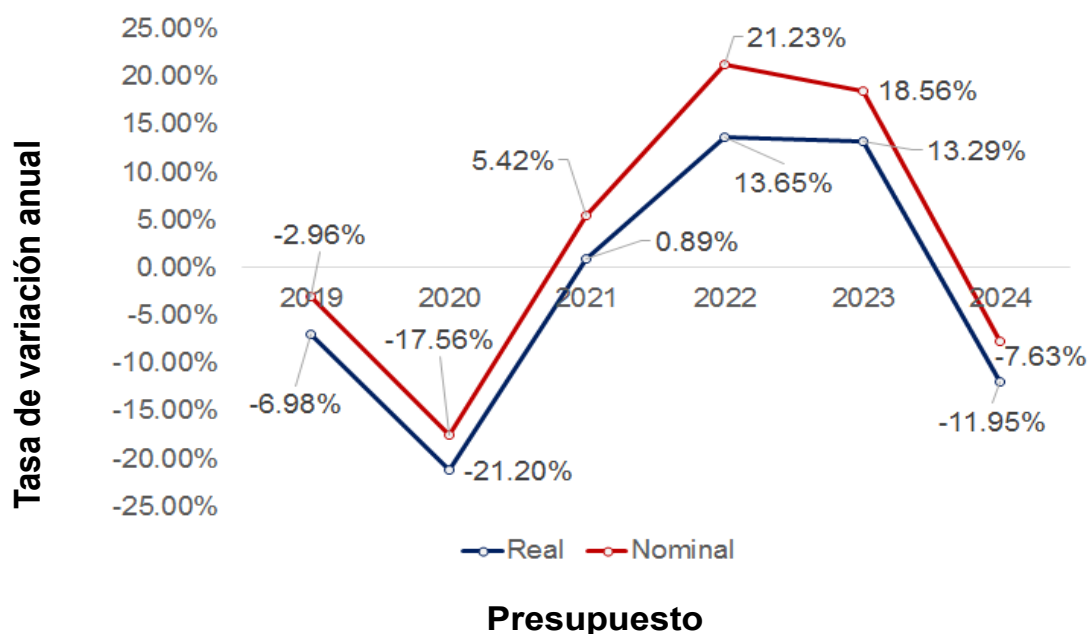
Lo anterior deja en claro que la presupuestación anual del Metro es más sensible a factores externos que a su operación convencional, por lo que esta inconsistencia provoca un mayor desgaste de sus activos para brindar en lo posible, un servicio aceptable a un público usuario creciente.

En tal contexto, el valor contable acumulado de los bienes, la infraestructura, las construcciones en proceso y los activos intangibles de la entidad alcanzó los 947,175 millones de pesos en términos brutos al 31 de diciembre de 2024, mientras que el importe de su depreciación, deterioro y amortización fue de 579,204 millones de pesos (Secretaría de Administración y Finanzas, ca. 2025).

No obstante, la mediana real de variación anual de la inversión de estos activos no circulantes fue de -0.20%, mientras que la de su desgaste llegó a 1.18% de 2019 a 2024 (al 31 de diciembre de cada año).

Figura 1

Comportamiento del presupuesto de egresos total del Sistema de Transporte Colectivo, 2019-2024



Nota. El diseño abarcó los cálculos reales con cambio del año base a 2024 desde el índice de precios implícitos del producto interno bruto del país (2018 = 100), considerando la información del Gobierno de la Ciudad de México (ca. 2019), de la Secretaría de Administración y Finanzas (ca. 2020, ca. 2021, ca. 2022, ca. 2023, ca. 2024, ca. 2025), de Benítez (2025) y del INEGI (2025).

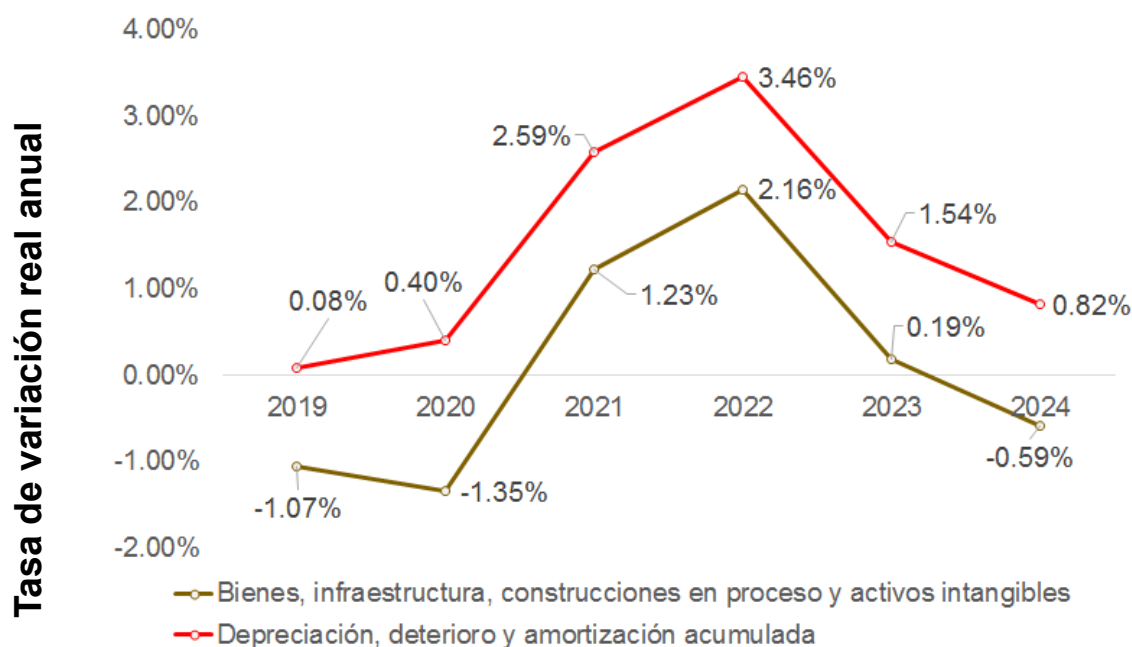
De ahí que históricamente, el ritmo contable de depreciación, deterioro y amortización superó al perteneciente a las inversiones en los mencionados activos (véase la Figura 2).

Bajo esta lógica, la inversión en activos fijos e intangibles al 31 de diciembre de 2020 se redujo en 1.35%, mientras que el desgaste de estos se elevó en 0.40%, ambas cifras en términos reales respecto al 31 de diciembre de 2019.

En el mismo sentido, la inversión real en dichos conceptos al 31 de diciembre de 2022 creció en 2.16%, pero el nivel de desgaste llegó a 3.46% respecto al 31 de diciembre de 2021.

Figura 2

Comportamiento de los activos fijos e intangibles en contraste con su ritmo de uso en el Sistema de Transporte Colectivo, 2019-2024



Cuenta

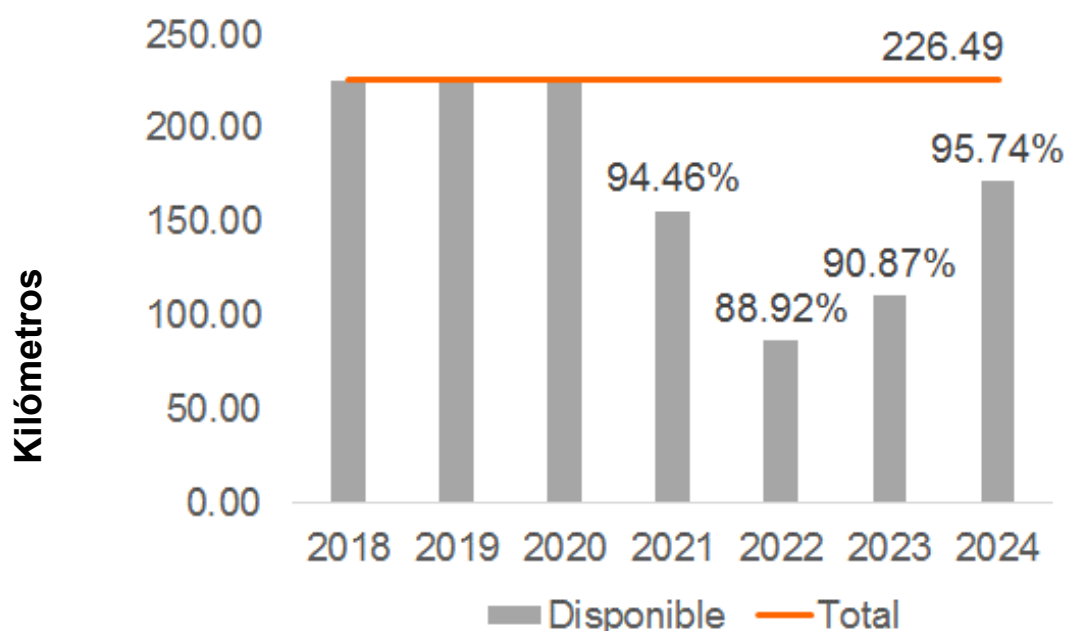
Nota. El diseño abarcó los cálculos reales al 31 de diciembre de cada año con cambio de base a 2024 desde el índice de precios implícitos del producto interno bruto del país (2018 = 100), considerando la información del Gobierno de la Ciudad de México (ca. 2019), de Benítez (2025), de la Secretaría de Administración y Finanzas (ca. 2020, ca. 2021, ca. 2022, ca. 2023, ca. 2024, ca. 2025) y del INEGI (2025).

Como se puede apreciar, la asimetría del presupuesto anual del organismo con la velocidad del desgaste y de la obsolescencia de sus activos fijos e intangibles, ha sido el resultado del uso excesivo de sus instalaciones y de la red de operación con rehabilitaciones lentas e insuficientes en el tiempo; lo que ha derivado en constantes fallas de los trenes, fractura de aisladores, deformaciones y desgaste de vías y durmientes, inundaciones frecuentes, fallas de subestaciones eléctricas, filtraciones y techos deteriorados, retrasos o suspensiones del servicio, etcétera.

Por ejemplo, la red del Metro funcionó completamente entre 2018 y 2020 (véase la Figura 3; STC, s.f.-b); no obstante, el incidente trágico de la línea 12 ocurrido en mayo de 2021 y su posterior cierre temporal repercutieron en la disminución del nivel de operación a 94.46%.

Figura 3

Comportamiento del servicio de operación del Sistema de Transporte Colectivo, 2018-2024



Red de servicio

Nota. El diseño y las estimaciones de 2021 y 2022 consideraron la información del STC (s.f.-a, s.f.-b).

Aunado a esto, la línea 1 tuvo que suspender parcialmente el servicio por el proceso para la modernización y actualización de trenes, vías y obra civil, empezando por el tramo de Pantitlán a Salto del Agua en el cuarto trimestre del 2022 (Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos [BANOBRAS], ca. 2025; STC, s.f.-b). Como consecuencia de ello, la operación de la red llegó a 88.92%, la tasa más baja del periodo de estudio.

Asimismo, los trabajos en materia de reparación y reforzamiento de la línea 12 permitieron el restablecimiento del tramo Atlalilco-Mixcoac en el primer trimestre de

2023; después se integró el tramo Periférico Oriente-Culhuacán en el tercer trimestre, así mismo fue puesto en operación el tramo Pantitlán-Pino Suárez de la línea 1 en el último trimestre del mismo año (Gobierno de la Ciudad de México, 2024; STC, s.f.-b); elevando el nivel de servicio al 90.87%.

Para el tercer trimestre del 2023, se llevó a cabo el cierre del tramo Balderas-Observatorio de la línea 1 por el inicio de los trabajos relativos al proceso de modernización y actualización, además durante el primer trimestre del 2024, se puso en funcionamiento total la línea 12 (STC, s.f.-b). se restableció el servicio en los tramos Isabel la Católica-Balderas de la línea 1 y Pantitlán-Ciudad Deportiva de la línea 9; incrementando la oferta con la operación de la red al 95.74%.

De lo que antecede, habrá que reconocer a las personas trabajadoras del organismo, pues aún en condiciones de excesiva austeridad, su talento y experiencia han permitido aprovechar de manera eficiente, los limitados recursos presupuestales, que en los últimos cinco años han mostrado un retroceso en términos reales.

Por tal motivo, la presente propuesta solicita a la titular del Poder Ejecutivo Federal, analizar esta situación con el apoyo de las dependencias competentes a su cargo, a efecto de que el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) se integre a la Administración Pública Federal, como un organismo descentralizado de la Administración Pública Paraestatal, para que de ese modo se puedan atender de forma eficaz las demandas crecientes del servicio de transporte para los habitantes de la capital de la república y su Zona Metropolitana, con mayores asignaciones presupuestales, asegurando un flujo amplio y permanente de recursos para el sostenimiento de su operación, así como los requerimientos para el crecimiento de su red de servicio; lo anterior de conformidad con lo estipulado en los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o., 45, 48, 49 y 50 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (2025); y, 2o., 7o., 8o., 11, 12,

14, fracción II, 15, 46, 47, 50, 51, 52, 55, 57 y 59 BIS de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales (2025).

Asimismo, la proposición en comento busca generar sinergia entre las entidades federativas que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México y el gobierno federal para atender de una mejor forma las necesidades de movilidad de las 16 alcaldías de la capital del país, 59 municipios del Estado de México y dos municipios del Estado de Hidalgo; donde se presentan los siguientes rubros de liderazgo para 2020, respecto al total de metrópolis con estructura similar (48):

- superficie cercana a 607,035 hectáreas; donde el 40.35% se encuentra ocupada;
- población aproximada de 22.75 millones de personas con una tasa de crecimiento promedio anual del 0.78% desde 2010;
- densidad de población de casi 88 habitantes por hectárea; y
- nivel de ocupación de alrededor de seis millones de habitantes (dato de 2018; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [DESARROLLO TERRITORIAL] et al., 2024; STC, s.f.-c).

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, la suscrita somete a la consideración de esta asamblea el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Primero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo Federal para que, en el ejercicio de sus atribuciones, determine y realice las gestiones necesarias con el fin de modificar el estatus actual del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), a efecto de que se incorpore como un organismo público descentralizado de la Administración Pública

Paraestatal Federal, con autonomía técnica y de gestión, con el fin de ampliar su marco de actuación para garantizar su sostenimiento operativo, así como la ampliación de su cobertura, mediante asignaciones presupuestales acordes a las necesidades crecientes de inversión y del servicio público de transporte que exigen los habitantes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Segundo.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes como cabeza de sector, en coordinación con las dependencias competentes, suscriba un convenio de colaboración y apoyo con los gobiernos de las entidades federativas de: Ciudad de México, Estado de México e Hidalgo con el propósito de establecer las bases de participación financiera y los criterios de operación del Consejo de Administración así como la prestación del servicio del Sistema de Transporte Colectivo, como consecuencia del planteamiento realizado en el punto anterior.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 29 días del mes de octubre de 2025.

ATENTAMENTE



Dip. Mayra Espino Suárez

Referencias

Aviso por el que se expide el nuevo Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo y se abroga el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 6 de Noviembre del 2007, y en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 6 de Julio de 2018, Gaceta Oficial de la Ciudad de México [G.O.C.D.M.X.], 17 de Septiembre de 2024 (Méx.).

Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos. (ca. 2025). *Proyecto: Modernización integral de los trenes, sistema de control y vías de la línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo*. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/0891-modernizacion-integral-de-los-trenes-sistema-de-control-y-vias-de-la-linea-1-del-sistema-de-transporte-colectivo/#popme

Benítez, H. (2025). *Índice de precios implícitos del producto interno bruto de México: 2018-2024* [Conjunto de datos inédito].

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [Const.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 15 de abril de 2025 (Méx.).

Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación [D.O.], 29 de abril de 1967 (Méx.).

Decreto que reforma y adiciona el diverso por el que se crea el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo", Gaceta Oficial del Distrito Federal [G.O.D.F.], 26 de septiembre de 2002 (Méx.).

Gobierno de la Ciudad de México. (ca. 2019). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2018: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII).
https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2018_19/

Gobierno de la Ciudad de México. (2024, 30 de enero). *Reapertura de la línea 12 del Metro*.
<https://gobierno.cdmx.gob.mx/noticias/reapertura-de-la-linea-12-del-metro/#:~:text=Se%20llevar%C3%A1%20a%20cabo%2C%20asegur%C3%B3,operaci%C3%B3n%20y%20de%20reserva.>

Hec Ben. (2024). ¿Cómo deflactar variables económicas complejas? [Entrada de blog inédita].

Hec Ben. (2025). ¿Por qué es importante aplicar un análisis de discordancia en el ámbito empresarial y/o gubernamental? [Entrada de blog en preparación].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Banco de información económica (BIE): Producto interno bruto trimestral, base 2018* [Conjunto de datos]. <https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?tm=0>

Ley de Movilidad de la Ciudad de México [L.M.C.D.M.X.], reformada, Gaceta Oficial de la Ciudad de México [G.O.C.D.M.X.], 27 de Diciembre de 2021 (México).

Ley Federal de las Entidades Paraestatales [L.F.E.P.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal [L.O.A.P.F.], reformada, Diario Oficial de la Federación [D.O.F.], 16 de Julio de 2025 (México).

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México [L.O.P.E.A.P.C.D.M.X.], reformada, Gaceta Oficial de la Ciudad de México [G.O.C.D.M.X.], 6 de Octubre de 2023 (México).

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2020). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2019: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII). https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2019_20/

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2021). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2020: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII). https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2020_21/

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2022). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2021: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII). https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2021_22/

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2023). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2022: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII). https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2022_23/

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2024). *Cuenta pública de la Ciudad de México 2023: Sistema de Transporte Colectivo* (Tomo VII). https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2023_24/

Secretaría de Administración y Finanzas. (ca. 2025). *Cuenta pública 2024: Tomo VII: Sector paraestatal no financiero: Información contable del Sistema de Transporte Colectivo*. https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/cp2024_25/

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población, & Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). *Metrópolis de México 2020* (1a ed.). <https://www.gob.mx/sedatu#15570>

Sistema de Transporte Colectivo. (s.f.-a). *Inauguración y ampliaciones en orden cronológico*. Gobierno de la Ciudad de México. <https://metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

Sistema de Transporte Colectivo. (s.f.-b). *Operación en el metro* [Conjunto de datos]. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion>

Sistema de Transporte Colectivo. (s.f.-c). *Sistema de Transporte Colectivo*. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/organismo/acerca-de>

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>