

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

El suscrito, diputado **ANIBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 99 fracción, II, 100, 101 y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ASÍ COMO AL TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, PARA QUE EN USO DE SUS ATRIBUCIONES LLEVEN A CABO MAYOR DIFUSIÓN Y TOMEN LAS MEDIDAS PERTINENTES PARA MINIMIZAR EL IMPACTO NEGATIVO EN MATERIA AMBIENTAL, ECONÓMICA Y DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO POR LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL METRO**, misma que se presenta contemplando el siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A pesar de que el desarrollo de la movilidad sustentable ha ido creciendo en el mundo adoptando medidas de mitigación de emisiones contaminantes, como el impulso en el uso de los vehículos no contaminantes y la bicicleta, la población en la Ciudad de México opta por el uso del transporte público Metro por su conectividad en distintos puntos del área metropolitana y la economía en sus costos para las personas, además de que, al ser impulsado por energía eléctrica reduce el riesgo de contingencias ambientales en la zona metropolitana del Valle de México.

Desde que el sistema colectivo Metro inició sus funciones, poco a poco se ha ido convirtiendo en el medio de transporte preferido de la ciudadanía, pues según cifras del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), hasta

antes de la pandemia ocasionada por el Covid 19, el sistema Metro en la de la Ciudad de México, brindaba servicio en promedio a 4.6 millones de personas diariamente¹, convirtiéndose en el primer medio de transporte público en el área metropolitana.

No obstante, la afectación causada por el cierre de la línea 12 del sistema metro el 3 de mayo de 2021, derivado del desplome de una sección elevada que ocasionó la muerte de 26 personas y lesiones a muchas más, así como el levantamiento de las medidas de confinamiento por la reducción en los índices de la pandemia, ha tenido un impacto negativo no solo en la movilidad de los usuarios del metro, sino en el aumento en la emisión de partículas contaminantes al medio ambiente por el uso de otros medios de transporte que consumen combustibles fósiles y que se están usando para hacer el recorrido de las 20 estaciones de esta línea, ya que según datos de la Secretaría de Movilidad, desde el 4 de mayo de 2021 se puso en marcha el servicio emergente de transporte para el traslado de las personas que usan el metro, el cual representó el uso de 499 unidades de transporte concesionado entre ellos RTP, TVR y ADO, además del apoyo de alrededor de 200 unidades del Estado de México que ampliaron su recorrido², sumando a la contaminación de dichas unidades el ocasionado por el uso de taxis o vehículos de servicio privado de plataformas digitales para el traslado de los usuarios.

Aunado a lo anterior, el gobierno de la Ciudad de México anunció que, a partir del 1 de mayo de 2022 y tentativamente hasta 1 de julio de 2023, el servicio que presta el Sistema de Transporte Colectivo metro en la línea 1, que corre de Pantitlán a Observatorio, va a cerrar para implementar los trabajos de modernización³ previstos en el Plan Maestro del Metro 2018-2030⁴, esto se traduce en una afectación no solo al servicio que se va a prestar a los usuarios de las 20 estaciones de este medio de transporte, sino a la movilidad en la ciudad, en el cierre de comercios que se encuentran en las estaciones o alrededor de las mismas, así como en el aumento en la emisión de partículas contaminantes al medio ambiente, ya que la suspensión de los servicios de las estaciones de la línea 1 del metro se van a sumar al cierre que hasta el momento cuentan las estaciones de la línea 12, siendo que en la primera etapa de la renovación se

¹ <https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2021-01-22-15-44/metro-principal-transporte-publico-cdmx-cuantos-usuarios-mueve-especial>

² <https://www.capital21.cdmx.gob.mx/noticias/?p=18979>

³ <https://www.adn40.mx/ciudad/cierre-linea-1-metro-cdmx-lmo>

⁴

https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro_18_30.pdf

pretenden cerrar las estaciones Pantitlán, Zaragoza, Gómez Farías, Boulevard Puerto Aéreo, Balbuena, Moctezuma, San Lázaro, Candelaria, Merced, Pino Suárez, Isabel La Católica y Salto del Agua, hasta el 1 de enero de 2023, siempre y cuando no existan retrasos en las obras.

Cabe señalar que las estaciones que se van a ver afectadas con el cierre en la primera etapa, Pino Suárez, Isabel La Católica y Salto del Agua se localizan dentro de la Alcaldía Cuauhtémoc, incluso en la segunda etapa se verán afectadas las estaciones Balderas, Cuauhtémoc, Insurgentes, Sevilla y Chapultepec, por lo que, como Diputado representante en esa demarcación, me preocupa la afectación importante que se les va a causar a las y los habitantes por más de un año, no solamente a las personas usuarias, sino también a aquellas que se dedican al comercio y que se benefician con el uso de la línea del metro.

Concatenado a que el mismo Sistema de Transporte Colectivo anunció en febrero de 2022 que todas las estaciones del Metro han sido liberadas de comercio ambulante con la finalidad de apoyar a los comercios que se han establecido de forma formal en algunas líneas, por lo que lanzó la campaña “Yo respeto”⁵ en sus redes sociales. Lo anterior debido a que se contabilizaban hasta 1500 personas diariamente vendiendo de forma ambulante e informal en pasillos y entradas del Metro.

De lo anterior se observa de forma adicional la falta de difusión a las y los habitantes de la Ciudad de México en cuanto la información de las obras y las fechas de cierre de las estaciones, los medios de transporte que se van a proporcionar para subsanar la suspensión del servicio del metro, las medidas económicas para subsanar la afectación a los comerciantes, las estrategias para mitigar el tránsito en las vialidades, así como la omisión de hacer público el análisis o dictamen de impacto ambiental respecto del aumento en los índices de contaminación en la zona metropolitana por dicha situación.

ANTECEDENTES

1. El Sistema de Transporte Colectivo Metro en la Ciudad de México se inauguró en 1969 por el entonces Presidente Gustavo Díaz Ordaz, con la finalidad de modernizar los servicios de transporte público en la zona metropolitana, con

⁵ <https://centrourbano.com/actualidad/metro-difunde-la-campana-yo-respeto-alusiva-al-comercio-formal/>

una visión a futuro al ampliar y construir vialidades e infraestructura que impulsara no solo la movilidad, sino el aspecto económico en la capital del país.

Hasta la fecha, el Sistema colectivo cuenta con 12 líneas que conectan una longitud de 226.488 kilómetros distribuidos en 195 estaciones, siendo inaugurada la última línea el 30 de octubre de 2012⁶.

2. La línea 1 del metro de la ciudad de México es la más antigua del sistema de transporte colectivo, el proyecto comenzó el 19 de junio de 1967 durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz, contemplando una longitud de 12.660 Km., inaugurándose el 4 de septiembre de 1962 y entrando en servicio al día siguiente con 16 estaciones de Zaragoza a Chapultepec. Sin embargo, con el paso de los años se amplió el recorrido y la afluencia de usuarios hasta convertirse en la línea más importante del sistema metro por lo que el 22 de agosto de 1984 finalizó su estructura del tramo de Zaragoza a Pantitlán, cerrando la línea con una longitud de 18.828 km., de los cuales, 16.654 Km. Son para recorrido y el resto para maniobras, contando con un total de 20 estaciones (7 de correspondencia, 12 de paso y una terminal).

3. En el año de 2018, el Gobierno de la ciudad de México, a través del Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo, presentó y publicó el Plan Maestro del Metro 2018-2030, mediante el cual se hicieron proyecciones para la ampliación y en su caso renovación y modernización general del sistema integral, proponiendo la modernización de toda la línea 1 del metro de la Ciudad de México, señalando como principales problemáticas las siguientes:

“Como es evidente, la calidad del servicio en la Línea 1, que el STC presta a los usuarios que viajan a través de ella, actualmente se encuentra disminuida afectando de forma relevante la continuidad del servicio y, por ende, el tiempo de traslado y confort de los usuarios. Dicha afectación importante en la calidad del servicio, se explica debido a que, a casi 45 años de la prestación del servicio continuo y de forma intensiva, al estado actual de sus instalaciones e infraestructura, incluyendo sistemas y equipos, que presentan un alto grado de desgaste y han rebasado las fechas en las cuales, por especificación de diseño, finaliza su vida útil; de igual forma, existe un alto grado de

⁶ <https://www.metro.cdmx.gob.mx/cronologia-del-metro>

obsolescencia tecnológica, originándose incompatibilidad con las tecnologías instaladas posteriormente. Adicionalmente, dicha obsolescencia origina que la fabricación por los proveedores de múltiples componentes sea escasa o nula, lo que, aunado a la alta dependencia tecnológica de proveedores extranjeros, retrasa los tiempos de suministro y repercute en la disponibilidad y costos de adquisición, situación que impacta en el tiempo de realización del mantenimiento. Lo anterior explica el grave rezago de mantenimiento profundo, tanto preventivo como correctivo, acumulado a lo largo de múltiples años, lo que influye en la disminución de la calidad.⁷

4. El 3 de mayo de 2021 se desplomó una sección del puente elevado de la línea 12 del metro llamada la “línea dorada” entre las estaciones Olivos y San Lorenzo, en la alcaldía Tláhuac, colapsando un tramo entre la columna 12 y 13, misma que antes de la afectación contaba con una longitud de 23 Km. con 722 m., de los cuales 20 Km. 278 m., eran destinadas a la circulación activa de los trenes y el resto para maniobras. Con un total de 20 estaciones (4 son de correspondencia, 15 de paso y 1 Terminal) y dejando un saldo de más de 26 muertos y más de 50 heridos.

Derivado del trágico suceso, sin que hasta la fecha exista algún proceso penal o algún detenido por la irresponsabilidad de las autoridades de la capital en cuanto a la supervisión correcta en la construcción de la obra o de los encargados del mantenimiento constante a la infraestructura del sistema general, a pesar de que de forma posterior al sismo de septiembre de 2017 se atendieron fallas estructurales a lo largo de esta línea en donde se encontraron varios vicios ocultos de construcción. A esto se le sumó el cierre previo de 11 estaciones en marzo de 2014 y la recomendación que se le hizo al Gobierno de la Ciudad de México para que se le diera un mantenimiento especializado y frecuente⁸. Por dicha situación se implementó un operativo emergente de transporte público para subsanar el servicio a los usuarios en donde se había propuesto que el traslado fuera gratuito, pero finalmente la SEMOVI informó que de las estaciones Mixcoac-Tezonco con unidades de transporte concesionado y RTP la tarifa es de \$5.00 pesos, mientras que el recorrido Tláhuac – Olivos con unidades de RTP el servicio es gratuito.

7

https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro_18_30.pdf

⁸ <https://obras.expansion.mx/construccion/2017/09/22/el-sismo-revela-falla-estructural-en-la-linea-12-cierran-estaciones>

Incluso, al día de hoy no se ha informado el monto de apoyos o las estrategias en materia de reactivación económica que se llevaron a cabo para beneficio de las y los comerciantes que tenían algún negocio en las estaciones de la línea 12 o de forma aledaña.

5. El 19 de abril de 2022, la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, anunció de forma pública el proyecto “metro energía”, en donde explica que a la brevedad se estará llevando a cabo la modernización, en conjunto con la Comisión Federal de Electricidad, de los tirajes de red eléctrica y de la renovación de una sub estación eléctrica en las líneas 1, 2 y 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Sin embargo, no mencionó el programa de obras ni el impacto vial y de servicio que representarán tales obras de infraestructura, puesto que afirman que hasta el momento llevan más del 30% de la obra civil. Lo anterior tiene como antecedente el incendio que se presentó el 9 de enero de 2021 en la subestación Buen Tono del Metro de la CDMX, en el cual murió una persona y dejó sin energía eléctrica de forma temporal a las líneas 1, 2 y 3⁹.

Lamentablemente a la Jefa de Gobierno se le olvidó hacer difusión sobre los trabajos que se tienen previstos para la modernización de la línea 1, así como el programa de mitigación de daños a la economía de las personas comerciantes que subsisten de los negocios en las estaciones de dicha línea o aledaños, aparejados al impacto económico de las personas que tendrán mayores dificultades en cuanto a su movilización y que son usuarios recurrentes del sistema metro.

Cabe señalar que para el proceso de Revocación de mandato la Jefa de Gobierno manifestó en reiteradas ocasiones que no había la difusión necesaria por parte de las autoridades competentes para el ejercicio de participación ciudadana, argumentando que se requería de mayor difusión para que llegara a más personas¹⁰, pero parece ser que cuando le corresponde informar a las personas que ella representa en su calidad de titular del gobierno sobre acciones que realmente le interesan a la ciudadanía pero causarán actos de molestia, entonces guarda silencio.

⁹ <https://www.sdponoticias.com/estados/cdmx/claudia-sheinbaum-y-cfe-presentan-el-proyecto-metro-energia-buscan-modernizar-el-abasto-de-energia-en-las-lineas-1-2-y-3/>

¹⁰ <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/03/29/capital/mas-casillas-y-mayor-difusion-de-la-consulta-demanda-sheinbaum-al-ine/>

El cierre de las estaciones del metro de forma simultánea va a impactar de forma negativa a los usuarios de ese medio de transporte público, ya que al estar cerrada la línea 12 al mismo tiempo que la línea 1 que cuenta con 7 interconexiones de “Correspondencia”, afectará a más usuarios al momento de necesitar un trasbordo, inhabilitando por lo menos 40 estaciones de las 195 en todo el sistema del metro, sin mencionar que el costo económico y de tiempo para los usuarios en general se verá aumentado al usar otros medios terrestres de transporte en las ya congestionadas calles y avenidas de la capital.

6. El 29 de abril de 2022 se activó la primera contingencia ambiental causada por altos niveles de contaminación en el Valle de México, es por eso que, las autoridades metropolitanas ambientales informaron que los índices de ozono superaban el mínimo permitido en las Normas Oficiales Mexicanas en cuanto a los niveles permitidos para llevar a cabo actividades físicas al exterior, señalando que para el año 2022 se esperan de tres a cinco contingencias ambientales por Ozono¹¹, sin contar con aquellas que se puedan activar por otros motivos relativos a la baja calidad del aire. De acuerdo con los cálculos realizados por la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), con esta medida, el congestionamiento vial se redujo 21% respecto al que hubo el pasado día 28 de abril en las calles y avenidas de las demarcaciones que integran el valle de México.

7. El gobierno de la Ciudad de México en varias ocasiones se ha manifestado por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible previstos en la Agenda 2030, incluso elaboró la Estrategia de Acción Climática 2021 - 2050 y el Programa de Acción Climática 2021 – 2030 de la Ciudad de México, no obstante, el Objetivo 11 de la Agenda 2030 busca lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles¹², en donde la meta señalada con el numeral 11.6 busca que para el año 2030, se pueda reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.

8. En septiembre de 2019, el Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO) y la organización “Sin Tráfico”, publicaron el comunicado *“El costo de la congestión, vida y recursos perdidos”*¹³, mediante el cual hacen un análisis sobre

¹¹ <https://www.proceso.com.mx/nacional/2022/3/30/entre-abril-junio-se-esperan-mas-contingencias-ambientales-en-cdmx-area-metropolitana-283425.html>

¹² <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

¹³ <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/#:~:text=COMPARTIR%3A,en%20sus%20traslados%20al%20a%C3%B1o>

los costos y estragos que generan los congestionamientos viales en el medio ambiente y en el tiempo que se invierte en el tránsito los habitantes de las 32 entidades federativas, en donde la Ciudad de México se encuentra entre las primeras en cuanto a la relación costo beneficio por el tiempo perdido en el tráfico, ya que en términos de tiempo, el costo de la congestión para los usuarios del transporte público representa 118 horas al año, mientras que quienes usan automóvil pierden 71 horas. Lo anterior sin contar el tiempo que se pierde en la capital por los bloqueos viales ocasionados por accidentes viales o por manifestaciones.

Es por todo lo anterior que a pocos días del arranque de las obras y ante la omisión de las autoridades en cuanto a la difusión de la información referente a las obras y las fechas de cierre de las estaciones, el tipo y la cantidad de unidades de transporte público que se pondrán a disposición de los usuarios para subsanar la suspensión del servicio del metro, la nula información de programas o acciones respecto de las medidas económicas para subsanar la afectación a los comerciantes que tienen sus negocios en la línea 1 y a sus usuarios, así como la falta de transparencia en cuanto a las estrategias para mitigar el tránsito en las vialidades y el impacto ambiental que representará la obra en el valle de México, es imperante hacer un llamado a las autoridades competentes de conformidad con las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERO. - Que la Constitución Política de la Ciudad de México garantiza como derecho fundamental la movilidad en su artículo 13, apartado E, numeral 2, que señala textualmente que *“Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad”*.

Concatenado a lo anterior, el apartado F del mismo artículo, garantiza el derecho al tiempo libre, manifestando que *“En la Ciudad de México, toda persona tiene derecho a tener tiempo para la convivencia, el esparcimiento, el cuidado personal, el descanso, el disfrute del ocio y a una duración razonable de sus jornadas de trabajo. En atención al principio de igualdad sustantiva, las autoridades impulsarán*

políticas sociales, económicas y territoriales que liberen tiempo y permitan a las personas alcanzar el bienestar.”

Por lo que, al no tener un programa de mitigación vial específico para el cierre de dos líneas del transporte colectivo de forma simultánea, el gobierno de la Ciudad de México vulnera los derechos de movilidad y de tiempo libre de las personas.

SEGUNDO.- Que el artículo 18 de la Constitución Política de la Ciudad de México en su apartado, señala textualmente que *“La Ciudad de México será una ciudad con baja huella ecológica, territorialmente eficiente, incluyente, compacta y diversa, ambientalmente sustentable, con espacios y servicios públicos de calidad para todos”*, por lo que al no contemplar un plan de mitigación de impacto ambiental por el aumento de tránsito derivado de las obras de modernización de la línea 1, conjuntamente con las obras que se llevan a cabo en la línea 12, así como las proyecciones de falta de lluvia en la zona metropolitana de la Ciudad de México, se estaría propiciando un escenario de aumento en los niveles de partículas contaminantes en el medio ambiente, reduciendo la calidad del aire y activando mayores contingencias ambientales en el Valle de México.

Respecto de lo anterior, la norma constitucional de la Ciudad de México señala que las autoridades locales garantizarán el derecho a un medio ambiente sano, aplicando las medidas necesarias para reducir las causas, prevenir, mitigar las consecuencias del cambio climático, entre ellas, las ocasionadas por la mala calidad en el aire por contaminación que causa el efecto invernadero.

Asimismo, el Gobierno de la Ciudad garantizará la seguridad de las personas, estableciendo medidas de prevención, mitigación y gestión integral de riesgos que reduzcan la vulnerabilidad ante eventos originados por fenómenos naturales y por la actividad humana, por lo que deberá informar y prevenir a la población ante los riesgos que amenacen su existencia.

TERCERO. - Que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México es la dependencia del Poder Ejecutivo local encargada de regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios públicos de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad.

CUARTO.- Que la Jefa de Gobierno anunció el 17 de marzo de 2022 un Plan de Reactivación Económica de la Ciudad de México 2022-2024, con la finalidad de contribuir a la aceleración en la recuperación de la economía que se vio afectada por la pandemia por Covid 19 en la capital sin embargo en el “Eje 1) Apoyo a la economía popular, social y solidaria” no hace mención ni referencia en los mecanismos de apoyo a las y los comerciantes y usuarios que fueron afectados por el cierre de las estaciones de la línea 12 y de quienes se verán afectados por las obras en la línea 1 del metro.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del Pleno la siguiente:

PROPOSICIÓN DE PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

PRIMERO. – SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE, DE CONFORMIDAD CON SUS ATRIBUCIONES, INSTRUYA A QUIEN CORRESPONDA PARA QUE SE DÉ DIFUSIÓN PRIORITARIA Y COMPLETA A LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL METRO, QUE INCLUYA TRAMOS Y ESTACIONES, ASÍ COMO LOS PERIODOS QUE ESTARÁ INHABILITADA.

SEGUNDO. – SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO, CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, PARA QUE GARANTICE LOS DERECHOS ECONÓMICOS DE LAS PERSONAS COMERCIANTES QUE VAN A SER AFECTADAS CON EL CIERRE DE LAS ESTACIONES DEL METRO EN LA LÍNEA 1 Y AQUELLAS QUE YA FUERON AFECTADAS CON EL CIERRE DE LA LÍNEA 12.

TERCERO.- SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE INFORME Y DIFUNDA DE FORMA PRIORITARIA A LA CIUDADANÍA Y A ESTE CONGRESO, EL PLAN DE VIALIDAD QUE SE VA A IMPLEMENTAR PARA MITIGAR EL AUMENTO DE TRÁNSITO OCASIONADO POR LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1, QUE INCLUYA LA CANTIDAD ESTIMADA DE UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE SE PONDRÁN A DISPOSICIÓN DE LAS PERSONAS USUARIAS, ASÍ COMO EL DICTAMEN O EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL QUE OCASIONARÁ EL USO DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE USAN COMUSTIBLES FÓSILES.

CUARTO. - SE EXHORTA AL TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, PARA QUE SE PROPORCIONE TRANSPORTE GRATUITO A ESTUDIANTES, PERSONAS ADULTAS MAYORES, MUJERES EMBARAZADAS, PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MADRES SOLTERAS QUE SEAN USUARIAS DE LA LÍNEA 1 DEL METRO DURANTE EL TIEMPO QUE SE MANTENGA INHABILITADA.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 28 días del mes de abril de 2022.

