

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY

OFICIO EN RELACIÓN CON EL PUNTO DE ACUERDO SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY.

Monterrey, Nuevo León, Agosto 2 del 2005

C. Sen. Diego Fernández de Cevallos
Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del
H. Congreso de la Unión

Por medio de la presente le comunico diversas observaciones a la proposición con Punto de Acuerdo presentada por la Dip. Norma Patricia Saucedo Moreno con fecha del 27 de julio del 2005, ante esa Soberanía, misma que fue turnada a la 3era Comisión de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión. Desde su apertura y puesta en servicio a la población de la Ciudad de Monterrey y su área Metropolitana de la línea 1 del Metro en el año de 1991 y posteriormente su línea 2 en 1994, el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, ha sido considerado como el sistema de Metro más seguro del país. En este período ha prestado servicio y transportado a una cantidad que rebasa los 600 millones de usuarios, lo que equivale en promedio a casi 43 millones de regiomontanos transportados en forma cómoda y segura por año. Actualmente la cifra supera los 54 millones de viajes anualmente. Esto se ha traducido en un enorme ahorro de horas-hombre lo que ha apoyado fuertemente al incremento en la productividad laboral, además de proporcionar un medio de traslado seguro, eficiente y ecológico para los habitantes de esta ciudad y su área Metropolitana, que se ha caracterizado por su enorme capacidad de trabajo y su compromiso con el desarrollo sustentable de nuestro Estado. Es indudable el hecho de que el problema del congestionamiento vial es permanente y ha afectado desde hace años al área Metropolitana y la Ciudad de Monterrey, las vialidades principales (Norte-Sur, Oriente-Poniente) se encuentran en un horizonte de 2 a 3 años de su colapso en horas pico. El efecto se agudiza más por el crecimiento demográfico, aunado a que en los últimos 7 años el parque vehicular se ha visto incrementado en un 100% y los espacios para la vialidad solamente un 30%; adicionalmente la próxima apertura en la importación de vehículos de procedencia extranjera (de acuerdo al T .L.C) hará mas crónico el problema de congestionamiento vial.

Hoy circulan en nuestra área Metropolitana una cantidad superior a 1,250,000 vehículos diariamente y es prioritario que los habitantes tengan un servicio de transporte eficiente que ayude a que los tiempos de traslado sean rápidos y seguros, evitando de esta forma que se presente el caos y la inmovilidad vial en los próximos dos años. Monterrey es una Metrópoli intermedia con 4.5 millones de habitantes. El sistema Metro ha contribuido a facilitar la movilidad de pasajeros y a proyectar una imagen de modernidad en nuestra comunidad.

La infraestructura del transporte forma un componente necesario para el desarrollo y crecimiento económico de una ciudad, ya que genera condiciones positivas en la productividad, en el consumo y en la calidad de vida de la población como consecuencia de ahorros en los costos del transporte, permitiendo de esta forma hacer más atractiva la inversión en el área Metropolitana. Esta razón es importante para el Proyecto de la ampliación de la Línea 2 Monterrey-San Nicolás- Escobedo, ya que es una obra que ayudara a llevar al área Metropolitana hacia un futuro con desarrollo sostenido.

La ampliación proyectada para esta Línea 2 del sistema METRORREY contempla un trazo de 8.7 kilómetros de longitud de los cuales 1.2 kilómetros son subterráneos, contara con 7 estaciones en los Municipios de Monterrey, San Nicolás y Escobedo, lo que beneficiara en forma adicional a 140 mil usuarios diariamente permitiendo a este Organismo descentralizado superar la cifra total de usuarios transportados de 55 a 100 millones anualmente, contribuyendo de esta forma al desarrollo económico y social de los habitantes de estos Municipios.

Desde que fue anunciado el proyecto, algunos grupos han externado su preocupación con la construcción del Metro elevado, señalando que esta obra traería consigo entre otros efectos, una caída en las ventas de los establecimientos comerciales localizados en el área y un deterioro a la Avenida Universidad, localizada en el Municipio de San Nicolás de los Garza, N.L. Al respecto cabe mencionar que la propuesta de un Metro elevado, se determino tomando consideraciones de índole económico, estudios de mecánica de suelos, tiempos de construcción, análisis de impacto ecológico y ambiental, que ayudaron a determinar las características idóneas para una obra de esta magnitud en la zona.

Se cuestiona el posible impacto negativo en los comercios ubicados en la Avenida Universidad por el trazo elevado de esta obra y la reducción de sus ingresos por ventas. Cabe aclarar que el Comercio organizado esta a favor de la propuesta elevada ya que son conscientes de que la construcción subterránea implica el cierre casi total de la arteria mientras dure la construcción de la obra, lo que implicaría prácticamente un desastre económico para todos los comerciantes de la zona.

En el año de 2004, este Organismo descentralizado como parte de los estudios necesarios para llevar a cabo una obra de esta magnitud solicitó al Instituto de Ingeniería Civil de la Universidad Autónoma de Nuevo León que realizara un estudio de factibilidad e impacto ambiental y ecológico, el cual nos fue entregado en el mes de Diciembre del mismo año y en el que se mostraban las ventajas de que el trazo elevado de la Línea 2 del Metro planteado por el Gobierno del Estado es el mas adecuado.

En el mes de Febrero de 2005 se reunieron Autoridades del Estado, Municipales, Universitarias, Representantes de Vecinos, Asociaciones de Comerciantes, Cámaras y Colegios de Profesionistas para conjuntar sus trabajos y esfuerzos en la ejecución de la ampliación de la Línea 2 del Metro subterránea y elevada incluyendo un plan integral de regeneración urbana a lo largo del trazo del proyecto, rubricando todas las partes citadas después de una gran cantidad de reuniones de trabajo, una carta compromiso de fecha 10 de febrero de 2005, con lo que se prueba que existe un compromiso entre autoridades y ciudadanía y que en todo momento este Organismo ha procurado el consenso y la transparencia entre las partes involucradas.

En el mes de Julio de 2005 la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción, confirmo a través de un estudio realizado sobre la factibilidad de este proyecto, las ventajas que el mismo contiene en base al diseño propuesto por este Organismo.

Las tecnologías actuales de construcción y los nuevos materiales disponibles permitirán que esta magna obra armonice estéticamente con el área circunvecina, y mejorara sustancialmente la percepción de la misma, muestra de ello son las proyecciones virtuales que en su momento fueron dadas a conocer a los medios de comunicación y que nos muestran entre otros detalles estéticos, columnas de sustentación de menor diámetro y mas espaciadas que las instaladas en las líneas existentes actualmente, además de recubrimientos que mejoraran la estética de la totalidad del : viaducto elevado.

Otras ventajas a destacar son que la administración Estatal estableció el compromiso de iniciar una serie de proyectos tendientes a la regeneración urbana de la Avenida Universidad: la demolición y reconstrucción del paso elevado ubicado frente a la Clínica 6 del Instituto Mexicano del Seguro Social, la reestructuración de las rutas urbanas y la implementación del sistema Transmetro que ampliara considerablemente la cobertura en el servicio a los habitantes de los Municipios de San Nicolás, Escobedo y Apodaca.

Otro punto a considerar es el beneficio que recibirá la Universidad Autónoma de Nuevo León con una población de 100 mil usuarios potenciales entre estudiantes, y maestros, al facilitarles el traslado a su lugar de estudio, trabajo y con la consiguiente reducción en el uso de vehículos, adicionalmente todas aquellas personas que en forma diaria acuden a realizar diversos tramites a sus instalaciones. Prueba de esto es el respaldo para la realización del proyecto que hace unos días publico el Rector de nuestra máxima casa de estudios, resaltando los beneficios para la población estudiantil y trabajadora y ofreciendo todo el apoyo que se requiera para lograr la culminación de esta obra.

El proceso de asignación de esta obra fue realizado en todo momento de acuerdo a la Normatividad aplicable a este tipo de Licitaciones y con el compromiso de la transparencia en la información, acciones que caracterizan a la presente Administración del Estado.

Las empresas que resultaron ganadoras cuentan con una gran experiencia en sus respectivas áreas: Siemens, S.A. de C.V. es una empresa fundada hace 150 años y con presencia en México hace más de un siglo. Tiene experiencia en la construcción y mejoramiento de sistemas de transporte público, Bombardier Transportation México, S.A. de C. V. fue fundada en 1942, tiene experiencia en la construcción de carros de tren ligero. Constructora Garza Ponce S.A. de C.V. es una empresa regiomontana 100% fundada en 1966 tiene experiencia en obra civil de gran magnitud, y aportara mano de obra mexicana

La información anteriormente enunciada de estas empresas a las que se les asigno el proyecto de la ampliación de la Línea 2 del Metro por presentar la propuesta mas económica, cuentan con la suficiente experiencia y capacidad para llevarla a cabo en tiempo y forma, y con la calidad y prontitud que la ciudadanía demanda, además del beneficio por la generación de empleos para la zona Metropolitana y la derrama económica que se deriva del proyecto.

En base a lo aquí expuesto, solicito respetuosamente se envíe la presente promoción a los miembros de la 3era. Comisión de esta Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión a fin de que tengan mayores elementos para resolver la proposición con Punto de Acuerdo antes referida; cabe advertir que obsequiar favorablemente la petición de la Dip. Norma Patricia Saucedo Moreno conllevaría a que la población de la Ciudad de Monterrey y su área Metropolitana se vea gravemente afectada por la politización y postergación de este proyecto.

Sin más por el momento y agradeciendo de antemano la atención que se sirvan dar a la presente, quedo de ustedes.

A T E N T A M E N T E

C.P. RAYMUNDO FLORES ELIZONDO
DIRECTOR GENERAL
ORGANISMO PUBLICO DESCENTRALIZADO denominado
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRORREY

c.c.p. Dip. Raúl José Mejía Flores, Presidente de la Tercera Comisión