

CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SUSCRITA POR EL SENADOR JAVIER OROZCO GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Los suscritos, integrantes de la LXI Legislatura del honorable Congreso de la Unión y del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 127 de la Ley Orgánica del Congreso General; y 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General, presentamos proposición con punto de acuerdo, con base en las siguientes

Consideraciones

En la pasada sesión de la Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión de la LX Legislatura del 9 de enero de 2008 nuestro Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México presentó una propuesta de punto de acuerdo, que fue aprobada en esa sesión y publicada en la respectiva edición de la Gaceta del Senado de la República de esa misma fecha, para plantear la problemática relativa al Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, señalando que su importancia iría en incremento en la actividad general de la zona metropolitana, no sólo por el mayor número de instalaciones, viajes y usuarios, también por su significativa aportación ecológica y su utilización creciente a medida que aumenta el tráfico vehicular de superficie.

Conviene recordar que la operación diaria del metro incide poderosamente en el cumplimiento de los horarios de millones de trabajadores, empleados, estudiantes y personas en general. Millares de industrias, comercios, instituciones y servicios del área dependen de éste para la correcta iniciación y desarrollo de sus actividades. De ahí que las deficiencias en su operación se traduzcan en importantes afectaciones a la actividad económica y social de esa zona.

Así, el Sistema de Transporte Colectivo no sólo representa uno de los servicios más importantes para la adecuada operación de dicha zona metropolitana, también significa uno de los principales soportes para la generación de millones de bienes y servicios, en una de las zonas de mayor actividad económica en el país. De ahí que resulte imperativo atender la problemática que advierte su funcionamiento y que se detalla a continuación.

En la propuesta de punto de acuerdo mencionada señalamos que en la operación del Sistema de Transporte Colectivo se advertía la existencia de la problemática siguiente:

I. No obstante que el Sistema de Transporte Colectivo, está constituido con la personalidad jurídica requerida, con el presupuesto previsto y con el patrimonio necesario para funcionar adecuadamente como un organismo público descentralizado, diversos factores hacen evidente que el Sistema muestra una creciente ineficiencia para atender adecuadamente la transportación masiva de la población involucrada. En los hechos, paulatinamente se están demeritando las ventajas tradicionales del Metro de la Ciudad de México, en cuanto a frecuencia, velocidad, comodidad, confiabilidad y seguridad.

II. Ante la evidencia de que: a) la operación actual del Sistema de Transporte Colectivo se ha multiplicado casi 20 veces, con respecto a sus cifras originales y en relación con el tamaño de la red y la transportación diaria de personas, b) sean casi 3 000 millones los viajes anuales considerando los transbordos entre líneas diversas; y c) oscile alrededor de un 25 por ciento el volumen atendido por el sistema respecto al transporte total de la zona metropolitana de la Ciudad de México, podría considerarse que resulta normal la sobresaturación de éste, así como la acentuada lentitud que frecuentemente advierten de la mayor parte de sus líneas, sobre todo durante las horas de mayor afluencia.

III. Sin embargo, la percepción señalada no es correcta. Primero, porque la infraestructura de la que dispone el Sistema podría atender con mayor eficiencia los volúmenes adicionales señalados, si se modernizara su organización. Segundo, porque desde hace años se han generado una serie de deficiencias en la operación del Sistema que han venido a complicar su funcionamiento normal. Entre otras deficiencias pueden señalarse las siguientes:

a) Se advierte la descompostura sistemática de torniquetes y máquinas receptoras de los boletos. Es frecuente que una sola estación tenga descompuestos, durante semanas, varios de estos equipos. Esta situación se vuelve crítica en las estaciones terminales y de transferencia.

b) Se permite el acceso masivo a los andenes del Metro, situación que en las horas de mayor afluencia complica severamente el descenso y ascenso a los vagones. Esta falta de control en los flujos de usuarios está provocando que a diario se interrumpa el servicio. Es muy frecuente que los vagones permanezcan detenidos en una misma estación por lapsos que van desde 4 hasta 12 minutos, sin que nadie informe a los usuarios sobre el motivo de la demora ni el tiempo probable de reestablecimiento del servicio. Con ello se vuelve ilusorio el indicador de que el tiempo mínimo de recorrido entre estación y estación sea de 56 segundos y el máximo de 130 segundos. En las primeras épocas del Servicio se contaba con dispositivos mecánicos o personal suficiente para regular esos flujos.

c) Se permite el acceso al Metro de personas con bultos voluminosos, los cuales molestan a los usuarios y obstaculizan la circulación en pasillos, escaleras, andenes y vagones. No se aplica una regla al respecto. Hasta hace pocos años se restringía el acceso de las personas que pretendieran transportar objetos voluminosos.

d) Se permite que usuarios porten mochilas voluminosas en el interior de los vagones, manteniéndolas en sus espaldas e impidiendo el paso, en lugar de ponerlas a su lado en el piso, o en sus piernas, cuando viajen sentados. Incluso, se permite que los usuarios se sienten o acuesten en el piso de los vagones, sobre todo en los pasillos de intercomunicación entre esos vagones, con lo cual estorban severamente la circulación.

e) Se carece de un programa permanente destinado a los usuarios para el correcto uso de las instalaciones del servicio. La carencia de ese programa propicia que se manifiesten múltiples conductas que entorpecen la circulación interna, deterioran innecesariamente las instalaciones y generan muy diversas molestias a los usuarios.

f) Se permite el acceso de un ejército de vendedores ambulantes (de todo tipo) a los pasillos, andenes y vagones del Metro. Incluso se autorizan miles de puestos ambulantes en los corredores de mayor afluencia, sobre todo en las estaciones con mayor aforo. Su trabajo cotidiano estorba la circulación, sobre todo en los vagones.

g) Se permite el libre acceso de centenares de vendedores de discos y dvd piratas, para su venta entre los usuarios. Éstos tienen que soportar en cada viaje hasta diez versiones distintas y con aparatos que van encendidos a todo volumen, para promocionar el mayor negocio de piratería de discos en el país. Además se permite el libre acceso de miles de personas que solicitan dinero a los andenes y los vagones del Metro. Su actividad ininterrumpida dificulta la circulación en esas áreas. También se permite que personas indigentes dormiten, de día o de noche, en los pasillos y escaleras de numerosas terminales. Esto provoca diversas molestias a los usuarios y también obstaculiza la circulación en esas áreas.

h) Se toleran prácticas de tortuguismo en las estaciones terminales. Es muy frecuente que los convoyes hagan base en las estaciones terminales y que, una vez aseados, permanezcan sin actividad durante largos lapsos. Es evidente que esta práctica contribuye poderosamente a la saturación de los

andenes y a la lentitud de los trayectos. Con ello se alteran notablemente los indicadores sobre intervalos entre vagones y de vueltas programadas.

i) Se permite que los conductores de los vagones puedan atender asuntos personales, en las terminales intermedias. Por razones de cambio de turno, entregas o recepción de objetos, conversaciones entre el personal, entre otros, se detienen los convoyes en cualquier estación, con absoluta discrecionalidad del operador.

j) Se continúa con la operación obsoleta de estaciones con andenes dobles para el mismo vagón. A pesar de contarse con suficiente espacio en los dos andenes señalados, se realiza una lenta operación para que primero se descienda y ascienda por un lado y después, la misma maniobra por el otro. Esta operación representa más de un minuto adicional. La supresión del acceso por ambos andenes no se ha puesto en práctica.

k) Se han deteriorado miles de señales internas en los accesos y andenes de las terminales y se ha estancado el programa de señalización en ellos. El uso natural del Servicio ha destruido numerosas señales que desafortunadamente no han sido substituidas. Incluso decenas de vagones ya no cuentan con los carteles laterales que indican las estaciones por las que circula el convoy. Numerosas estaciones advierten importantes deficiencias en materia de señalización interna, situación que sin lugar a dudas complica el uso del Servicio, sobre todo para los usuarios no familiarizados con la estación respectiva.

l) Se ha omitido señalar, en numerosos pasillos de las estaciones terminales o de transferencia, el sentido en que deben caminar los usuarios, con lo cual se provoca que éstos se entrecrucen, se frenen y se detenga su marcha continuamente.

m) Se han descompuesto los sistemas de ventilación en los vagones más antiguos, así como las ventanas laterales de los vagones. En temporadas calurosas esto provoca sensibles molestias a los usuarios. También se han deteriorado numerosos equipos de sonido en esos vagones, con lo cual resultan inaudibles.

n) Se permite el estacionamiento, indebido, de numerosos vehículos en las vías primarias adjuntas a las estaciones, así como la instalación de infinidad de puestos ambulantes en las zonas próximas a las entradas y salidas de las estaciones. Esta situación genera graves congestionamientos vehiculares y entorpece la circulación de los usuarios en dichas áreas.

o) Se permite que pasos a desnivel adjuntos a las estaciones y contruidos para facilitar el acceso al público, sean utilizados por el comercio ambulante, mientras tanto, y sin utilizar esos pasos a desnivel, los usuarios invaden las vías primarias y entorpecen el tráfico en las mismas.

p) Se aprecia un creciente desaseo en las estaciones terminales y de transferencia. Resulta explicable que la mayor afluencia de usuarios ensucie mayormente las instalaciones señaladas; empero, se puede observar un descuido mayor en el mantenimiento de estas áreas, acompañado por una presencia creciente del comercio informal que contribuye de manera importante con este problema.

IV. En razón de que este servicio resulta primordial para el transporte diario de casi tres millones ochocientos ochenta mil usuarios y la operación puntual de decenas de miles de industrias, talleres, comercios, bancos, escuelas, institutos, etcétera, su operación eficiente resulta esencial para elevar los indicadores de productividad y competitividad, nacional e internacional, en una de las regiones que tiene la mayor contribución al producto interno bruto del país.

Desde esa ocasión señalamos que desafortunadamente se estaba incrementando esa problemática, sin que se advirtiera que se estuvieran adoptando soluciones de fondo, motivo por el cual y ante la trascendencia

del Servicio, para asegurar el transporte masivo de la población en la capital del país y su zona conurbada, se consideraba muy importante que se adoptaran de inmediato las medidas requeridas por parte de las autoridades responsables, a fin de asegurar su buen funcionamiento. Esto, con la convicción de que tales medidas, además de factibles, resultarían de gran beneficio para una ciudadanía que esperaba, y sin duda merecía, un mejor sistema de transporte colectivo.

Meses después, los directivos del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México enviaron a las oficinas de nuestro Grupo Parlamentario en el Senado de la República diversa información sobre la operación de ese sistema y con la cual se pretendía justificar su adecuado funcionamiento, así como la correcta atención que se estaba otorgando a su operación, sin reconocer la existencia de la problemática que señalábamos.

Hace pocas semanas las autoridades de ese Sistema de Transporte Colectivo y el propio jefe de Gobierno de la Ciudad de México han venido anunciando a la opinión pública la ejecución prioritaria de importantes medidas para atender la problemática en la operación de ese sistema. Con agrado observamos que la problemática que se pretende resolver por esas autoridades justamente es la que destacamos ante esta Soberanía desde el año antepasado.

Por las razones antes expuestas, y con fundamento en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, me permito solicitar al Pleno de esta Cámara de Senadores se someta a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, respetuosamente destaca y solicita al director del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, lo siguiente:

I. El reconocimiento del Senado de la República al jefe de Gobierno del Distrito Federal y al director del Sistema de Transporte Colectivo, por haber emprendido las importantes y numerosas medidas que se requieren para resolver la problemática que prevalece en la operación de éste , como había sido señalado por el Grupo Parlamentario del PVEM.

II. El envío trimestral al Senado de la República, a través de la Comisión del Distrito Federal, de información sobre los avances alcanzados hasta la resolución sustancial de esa problemática.

Senador Javier Orozco Gómez (rúbrica)

Diputado Juan José Guerra Abud