

PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR DIVERSAS ACCIONES PARA SOLUCIONAR LA PROBLEMÁTICA EN TORNO A LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL, A FIN DE MEJORAR LA CALIDAD Y SEGUIR IMPULSANDO LA RENOVACIÓN DE LOS MISMOS.

La suscrita, **MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA**, Senadora de la LXIII Legislatura en el Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 171, 175, 176 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR DIVERSAS ACCIONES PARA SOLUCIONAR LA PROBLEMÁTICA EN TORNO A LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM) A FIN DE MEJORAR LA CALIDAD Y SEGUIR IMPULSANDO LA RENOVACIÓN DE LOS MISMOS** al tenor de los siguientes:

A N T E C E D E N T E S

1.-En 1969 fueron creados los Centro de Transferencia Modal (CETRAM) comúnmente llamados “paraderos”, con dos o más puntos de convergencia de diversos tipos de transporte público y que en su mayoría fueron creados junto a estaciones del sistema de Transporte Colectivo “Metro”, por la necesidad de organizar la diversidad del transporte en la ciudad.

De acuerdo al estudio “Mega centralidades. Propuesta de Integración de los CETRAM al Desarrollo Urbano de la Ciudad de México” realizado por la Maestra y especialista en Urbanismo Sol Camacho Dávalos en abril del 2014 la tasa de crecimiento anual de la superficie en la ciudad de México era de 6.57% mientras que la población se ha incrementado en 1.78% entre los años 1980 y 2010, lo que causa un rebase a los programas y organismos de planificación urbana y territorial.

2.-Entre los años 1969 y 1993 los CETRAM fueron operados por Sistema de Transporte Colectivo Metro; para los años de 1993 a 2010 dependieron de la Secretaria de Transporte y Vialidad; y en diciembre del 2010 mediante decreto publicado en la gaceta oficial del Distrito Federal pasó a formar parte de la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal.

3.- Actualmente existen 49 Centros de Trasferencia Modal en toda la Ciudad de México, donde diariamente concurren 5.7 millones de pasajeros, 27 mil unidades de transporte público en 707 mil metros cuadrados de superficie.

4.- En junio del 2014 el Gobierno del Distrito Federal, firmó dos convenios para la contratación de empresas en asesoría legal, para realizar el proceso de concesión de inmuebles de paraderos así como el diseño de espacios en los CETRAM; dichos convenios rondaron cerca de los 15 millones de pesos. Los Centros de Transferencia Modal a los que se dedicaría la asesoría serian los siguientes:

- Indios Verdes.
- Martín Carrera.
- Politécnico.
- Zaragoza.
- Santa Martha.
- Constitución de 1917 y
- Taxqueña.

5.-El 3 de marzo del 2015 se elaboró la evaluación "El Desempeño de los Centros de Transferencia en las Principales Áreas Metropolitanas (Guadalajara, Monterrey y la Ciudad de México) del País por "El Poder del Consumidor A.C.", donde los CETRAM de la Ciudad de México obtuvieron la peor evaluación, ya que todos reprobaron. Los de mayor deficiencia son:

- Constitución de 1917
- Chapultepec y
- Tacubaya.

En donde los aspectos a evaluar fueron:

- Control de siniestros.
- Personal de seguridad.
- Presencia de ambulante.
- Conexión directa entre modos de transporte.
- Información al usuario en tiempo real.
- Iluminación.
- Cámaras de vigilancia.
- Accesibilidad universal.
- Limpieza.
- Infraestructura ciclista.
- Señalética.
- Servicios públicos.
- Áreas de resguardo y
- Semaforización.

De los 49 CETRAM solo se han renovado 9, y cabe mencionar que ninguno de ellos aprobó la evaluación en comento. Las principales deficiencias de las ciudades evaluadas (Guadalajara, Monterrey y la Ciudad de México) fueron:

- Presencia de ambulante que impide la libre circulación de los peatones.
- Ausencia de ciclo estacionamientos.
- Tiempos de transbordo largos, debido a la falta de conexiones directas entre modos de transporte aunado a infraestructura de mala calidad.
- Zonas insalubres, creando un aspecto desagradable en el entorno.
- Señalización obsoleta.
- Mala sincronización de semáforos.

6.-De acuerdo con el "Consejo de Evaluación del Desarrollo del Distrito Federal" la mayoría de los CETRAM no cumplen con las condiciones mínimas de operación, como el espacio para su funcionamiento por infraestructura sobresaturada así como tránsito conflictivo y excesivo en los paraderos. De igual manera menciona que solo basta un ligero recorrido por los andenes de cualquier CETRAM para ver que no operan de manera adecuada por la mala distribución, ocasionando largas filas de pasajeros y consecuentemente que los vehículos gasten más combustible, provocando mayor contaminación y haciendo que los usuarios tarden más tiempo en llegar a su destino.

Otro gran problema señalado por este Consejo es la falta de señalización de las rutas y destinos, ya que no se menciona claramente la información precisa de donde salen determinados camiones a un destino específico.

Así mismo los CETRAM que cuentan con microbuses y vagonetas con ruta hacia el Estado de México, hacen base fuera de las áreas del perímetro de los Centros, provocando problemas viales al interior y exterior, originando largas filas vehiculares y por ende mayor contaminación.

Problemas de inseguridad, contaminación, comercio ambulante, puestos de comida en las banquetas, insalubridad, máquinas de juegos en pasos peatonales e incluso coches abandonados, son evidencia del mal funcionamiento y abandono de los CETRAM fomentando un incremento al índice de delincuencia.

CONSIDERACIONES

I.- Que con fundamento en el numeral 1 del artículo 117 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 276 del Reglamento del Senado de la República, los senadores y los grupos parlamentarios presentan proposiciones con punto de acuerdo con el objeto de atender asuntos que no constituyen iniciativas de ley o decreto.

II.- Que conforme al artículo 7 de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México las políticas de movilidad que deberá implementar la Administración Pública de la Ciudad de México deberán atender siempre y en todo momento los principios de: seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad, participación y corresponsabilidad social, innovación tecnológica, y muy importante, calidad; tal y como se transcribe:

...

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad 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 regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

...

III. Que conforme al artículo 5 de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, la movilidad es un derecho de toda persona para desplazarse efectivamente atendiendo a los principios de la misma ley; tal y como se transcribe:

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

IV.- Que conforme al artículo 80 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México el servicio de transporte deberá de prestarse en las mejores condiciones; tal y como se transcribe:

Artículo 80.- La prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

V.- Que conforme al artículo 187 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la Administración Pública es la encargada de implementar acciones para el mejoramiento de infraestructura y servicios de los Centros de Transferencia Modal; tal y como se transcribe:

Artículo 187.- La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular. La

Administración Pública instrumentará las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios; para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Distrito Federal, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

VI.- Que conforme al artículo 188 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, las áreas de transferencia del transporte deben de estar en condiciones de accesibilidad para personas discapacitadas, servicios óptimos y espacios que sean de fácil tránsito con el menor sacrificio de tiempo; tal y como se transcribe:

Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

- I. Condiciones de diseño universal y accesible para personas con discapacidad;
- II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;
- III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;
- VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y
- VII. Tiempos de transferencia mínimos.

VII.- Que conforme al artículo 189 en su párrafo segundo de las Ley de Movilidad para la Ciudad de México, la Administración Pública es la responsable junto con otras dependencias a garantizar una eficiente señalización para fácil orientación de los usuarios; tal y como se transcribe: Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas de que garanticen la fácil identificación y orientación de los usuarios.

VIII.- Que conforme a los artículos 191 y 192 de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, la Administración Pública es la encargada de administrar, otorgar permisos de construcción y explotación de los Centros de Transferencia Modal, así como de implementar mecanismos para que los que prestan servicio de transporte paguen los impuestos correspondientes; tal y como se transcribe:

Artículo 191.- La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponde a la Administración Pública la cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 192.- La Administración Pública determinará los mecanismos para que los prestadores del servicio público de transporte realicen el pago de derechos por la utilización de las áreas de transferencia para el transporte de acuerdo a lo dispuesto en el Código Fiscal del Distrito Federal.

IX.- Que conforme al punto 3.2.1 de la Carta de la Ciudad de México, las personas que habiten en ella deben de gozar del derecho al transporte público y a la movilidad urbana; tal y como se transcribe:

3.2.1 Para lograr la construcción de una ciudad incluyente, todas las personas que habiten en la Ciudad de México deben poder gozar de todos los derechos humanos, entre otros:

...

- Derecho al transporte público y a la movilidad urbana.

X.- Que conforme al artículo 19 de los lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión, y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México, la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal adscrita a la Oficialía Mayor del la Ciudad de México es la encargada de administrar las áreas de dichos

Centros; tal y como se transcribe:
Artículo 19.- La Coordinación será la encargada de administrar y operar instalaciones, espacios físicos, infraestructura y equipamiento de los Centros de Transferencia Modal. Sólo podrán hacer uso de los CETRAM y, de ser el caso ATM, los vehículos autorizados por la Coordinación.

XI.- Que conforme al artículo 4 de los lineamientos para la Administración, Operación, Supervisión, y Vigilancia de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México (CETRAM), los Enlaces son los responsables de vigilar, supervisar y administrar que los vehículos de transporte público cumplan con las reglas establecidas, verificar que no exista ningún obstáculo para el paso peatonal y coadyuvar con la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México; tal y como se transcribe:

Artículo 4.- Además de las disposiciones previstas en otros ordenamientos, los Enlaces tendrán, como obligaciones, las siguientes:

- I. Supervisar la operación y funcionamiento de los Centros en términos de los presentes lineamientos;
- II. Integrar y mantener actualizado el padrón vehicular de los concesionarios y permisionarios que hagan uso del CETRAM a su cargo;
- III. Vigilar que los conductores respeten el lugar o espacio asignado a cada unidad;
- IV. Elaborar informes y enviar reportes relacionados con la operación y funcionamiento de los CETRAM y ATM;
- V. Vigilar que sólo ingresen vehículos autorizados y dentro del horario de servicio;
- VI. Supervisar que los concesionarios se abstengan del uso de la infraestructura como lugar de pernocta de sus unidades;
- VII. Vigilar que los concesionarios o permisionarios de transporte, porten identificación autorizada;
- VIII. Supervisar que los conductores cumplan con los trayectos que les fueron asignados y autorizados al interior del CETRAM;
- IX. Observar que los conductores y pasajeros respeten los sitios establecidos para el ascenso y descenso de pasaje; que los vehículos no entorpezcan la circulación, ni se efectúen reparaciones dentro de las instalaciones en los Centros;
- X. Vigilar que se respete la aplicación de la frecuencia de salida de vehículos;
- XI. Registrar el número de unidades que hacen uso del CETRAM y del ATM, atendiendo a la capacidad real de los mismos.
- XII. Controlar la entrada, salida, circulación y espera de vehículos en los CETRAM, para que operen con seguridad, orden, higiene y comodidad;
- XIII. Vigilar que no se coloque ningún obstáculo al libre paso de los peatones en andenes, bahías y áreas comunes de los CETRAM;
- XIV. Elaborar reportes y hacer del conocimiento de la autoridad que corresponda toda invasión de espacios dentro de los CETRAM y al ATM;
- XV. Coadyuvar con la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal y la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, cuando así se le requiera;

XII.- Que conforme a la Evaluación de diseño e instrumentación de la política de transporte público colectivo de pasajeros en la Ciudad de México, para gozar de un transporte público como un bien social y cultural se debe de seguir criterios esenciales del derecho al transporte público adecuado como: disponibilidad, accesibilidad, calidad y seguridad, entre otros; tal y como se transcribe:

- a) Disponibilidad: El servicio de transporte público debe ser continuo, regular, uniforme, permanente, ininterrumpido y suficiente, para satisfacer las necesidades básicas de acceso al trabajo, la educación, la salud, la alimentación, la vivienda, a los bienes, etc.
- b) Accesibilidad. El transporte público y sus instalaciones deben ser accesibles para todos, sin discriminación. Una razón fundamental por la que se busca generar accesibilidad, es porque la inaccesibilidad genera exclusión. Todos los ciudadanos que no tengan posibilidades a medios de transporte tendrán dificultades en conseguir comida, llegar

al lugar de trabajo, acceder a educación y todas las demás necesidades básicas.

c) Calidad: “Ofrecer calidad de servicio es hacer que cada componente de este sistema de transporte público urbano brinde seguridad física, seguridad de la prestación del servicio, comodidad, tarifas acorde con la calidad recibida, entre otros”. El buen funcionamiento de la operación del transporte contribuye, por tanto, a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

d) Seguridad: Las personas tienen el derecho de transportarse con seguridad para sus vidas, ellos contempla la obligación por parte de los Estados de garantizar la máxima protección de las instalaciones de transporte colectivo de pasajeros, procurando minimizar los riesgos por la comisión de delitos graves como, atentados terroristas, asaltos, robos, acoso sexual y todo aquel que pueda suscitarse en los sitios y medios de transportación masiva de pasajeros. En especial deberá darse un trato prioritario a las mujeres para salvaguardar su integridad física y moral.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración del Pleno de la Comisión Permanente, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- El Senado de la República exhorta respetuosamente al Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, para que se realice las acciones necesarias encaminadas a mejorar la calidad de los Centros de Transferencia Modal.

SEGUNDO.-El Senado de la República exhorta respetuosamente Jefe de Gobierno de la Ciudad de México para que dé continuidad y refuerce programas de mejoramiento y renovación de los Centros de Trasterencia Modal a la brevedad posible.

TERCERO.-El Senado de la República exhorta respetuosamente al Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, para que toda acción encaminada al mejoramiento de los Centros de trasferencia Modal se realice procurando siempre las condiciones de **seguridad, accesibilidad, higiene, calidad, eficiencia, igualdad y sustentabilidad para la ciudadanía.**

SEN. MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA