

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA SEMOVI A SUSPENDER LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 3 DEL METROBÚS SOBRE EL EJE 1 PONIENTE CUAUHTÉMOC, A CARGO DEL DIPUTADO LUIS ALBERTO MENDOZA ACEVEDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El que suscribe, diputado Luis Alberto Mendoza Acevedo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, LXIV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 2; 65, numeral 4; 79, numeral 1, fracción 2 y numeral 2, 100, y 113 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados, la siguiente proposición con punto de acuerdo por el cual se exhorta a la jefa del gobierno, doctora Claudia Sheinbaum, y al maestro Andrés Lajous Loaeza, secretario de Movilidad, ambos de la Ciudad de México, a que se suspendan las obras para ampliar la línea 3 del Metrobús sobre el Eje 1 Poniente Cuauhtémoc, al tenor de los siguientes los siguientes

Antecedentes

El pasado 15 de octubre de 2019, el gobierno de la Ciudad de México anunció la ampliación de la Línea 3 del Sistema de Transporte Metrobús. Se trata de una ampliación de 4.7 kilómetros sobre el Eje 1 Poniente, oficialmente llamada Cuauhtémoc.

Dicho proyecto contará con una inversión de 459 millones de pesos, aumentando las estaciones de la línea, pasando de 33 a 40 para cubrir una extensión de 20 kilómetros en total. Se trata de la ampliación del Pago por Prestación de Servicios (PPS) con la empresa Cemex, quién construyó la primera parte de la Línea 3; y será operada por la empresa de Movilidad de Vanguardia, SA, una subsidiaria de Grupo ADO que actualmente opera el resto de la línea.¹

A pesar de que la Ciudad de México se encuentra colapsada por el tráfico diario de la población flotante, por las obras de mantenimiento de infraestructura hidráulica, asfáltica o de obras de ampliación de servicios, la Secretaría de Movilidad y el gobierno de Claudia Sheinbaum pretenden colapsar aún más la ciudad en una de las vías que aún conservan su estructura original.

En el Eje Cuauhtémoc se concentran grandes edificios habitacionales de más de 18 niveles de departamentos, los cuales fueron autorizados justamente bajo el argumento de contar con una vialidad lo suficientemente amplia para albergar el flujo vehicular que generarían dichas construcciones; fue así que se dieron las autorizaciones de construcción, con base en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la alcaldía Benito Juárez, dando factibilidad a la construcción de dichos edificios con una vía de 6 carriles que hoy se pretende reducir a más de la mitad sin ningún tipo de planeación.

La zona concentra grandes condominios como City Towers, Agata, Big Grand, Urban Park, Mitikah, entre otros; así como diversas plazas comerciales, la Cineteca Nacional, el Centro Cultural Roberto Cantoral, Laposse, oficinas del Instituto Mexicano de la Radio (IMER), del Instituto Nacional de Pueblos Indígenas, Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (Sader), hospitales y próximamente otras 2 mega construcciones, que ya saturan las vías de acceso y que no dan posibilidades alternas por lo reducido de las calles aledañas.

Es prioridad tanto para los vecinos que habitan en las colonias como para las personas que circulan por ese eje vial mantenerlo con sus 6 carriles para **no colapsar** la zona, como ya se hizo en diversos tramos del propio Eje Cuauhtémoc, el Eje 4 Sur de Xola, o diversas calles del Centro Histórico de la Ciudad y ahora también el Eje 3 oriente Francisco del Paso y Troncoso, por citar algunos ejemplos.

Por otro lado, y no menos importante, hasta el día de hoy no se ha presentado a los vecinos el verdadero plan de la obra, y tampoco se ha publicado decreto alguno por parte del Ejecutivo de la Ciudad de México, pues hasta ahora no se cuenta con ello.

Por su parte, vecinos de las colonias antes mencionadas han conformado diversos movimientos en donde presentaron diferentes puntos por los que no aceptan la ampliación de la Línea 3 del Metrobús, entre ellos se encuentra:

1. Se abandonó el Plan Maestro del Metro y, en cambio, empezó la construcción de rutas del Metrobús sin visión de largo plazo, y bajo el argumento de restricciones presupuestales se han venido “secuestrando” los principales ejes viales de la ciudad, lo que ha generado caos vial en diversas arterias por la reducción de carriles y elevando los tiempos de traslado de los habitantes de la zona.
2. El proyecto de ampliación del Metrobús justamente provocará ese problema en lo que queda del Eje Cuauhtémoc. De una investigación de campo que se realizó, al analizar los tiempos de recorrido vehicular desde avenida Chapultepec hasta Churubusco, se trata de un tramo de 7 kilómetros, que se recorren en 1 hora, pero lo interesante es que el tramo con Metrobús de 3.4 kilómetros es más corto y más tardado que el tramo sin Metrobús que abarca 4 kilómetros. Se trata de un proyecto de ampliación hacia una zona residencial sin conectividad real.
3. Si bien el Metrobús vino a sustituir unidades viejas y contaminantes, reduciendo por lógica los niveles de emisiones que generaban, el problema ha regresado y hoy vemos unidades del Metrobús que son contaminantes, envejeciendo y con problemas de operación, a grado tal que hay indicios de una posible quiebra técnica, lo que ha obligado a generar mayor subsidio del gobierno de la Ciudad.
4. El Metrobús tampoco logró el cambio modal esperado, pues los habitantes de la ciudad, incluso los habitantes de las zonas por donde pasa el Metrobús, no dejaron de usar sus vehículos y el congestionamiento provocó buscar rutas alternas. En efecto, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), entre 2005 y 2018, el número de automóviles en circulación en la Ciudad de México no se redujo y, por el contrario, se elevó 108.8 por ciento, situación que explica incluso las nuevas medidas de contingencia ambiental. El crecimiento de automóviles, únicamente fue superado por el de motocicletas que prácticamente se quintuplicó.

A lo anterior se agrega el hecho de que el lugar donde pretenden establecer la terminal (Xoco), carece de la menor infraestructura de maniobra técnica y viable, pues las calles tanto de Xoco como de la colonia General Anaya son en extremo reducidas y se han realizado estudios de que el paso de transporte pesado genera vibraciones de escala sísmica mediana.

Por lo que implementar un paradero atraería ambulante, colapso en las conexiones entre Eje Cuauhtémoc y Río Churubusco, generando un colapso para los residentes de las colonias aledañas al mismo, así como delincuencia e inseguridad.

Anteriormente se propuso la instalación y acondicionamiento de una línea del Trolebús sobre los carriles de contraflujo donde actualmente transitan diversas rutas de camiones,² a lo que el secretario de Movilidad rechazó contundentemente asegurando que no se cuenta con una infraestructura adecuada para ese tipo de sistema, y sí para ampliar la del Metrobús pues ya se encuentra construida.

Garantizar el derecho a la movilidad de todos los habitantes mediante un sistema con cobertura, calidad y asequible es una excelente guía para las decisiones públicas de movilidad y transporte. La inevitable innovación tecnológica debe darse en este marco, de otro modo perderemos una gran oportunidad para construir una ciudad equitativa y

sustentable. Para una ciudad como la de México, una política de movilidad exitosa es más que nunca una política social.³

Considerandos

Primero. Que, de conformidad con la Constitución Política de la Ciudad de México, establece en su artículo 13, fracción C, Ciudad Habitable, Derecho a la vía pública, que toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, siendo las autoridades las que adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de ese derecho con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

Segundo. Que de conformidad con la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 16 del Ordenamiento Territorial, en su apartado C, numeral 4, sobre la regulación del suelo, se establece la responsabilidad del desarrollo de obras y proyectos urbanos enfocados en el interés público estableciendo en sus programas y políticas, mecanismos para mitigar los impactos así como minimizar las afectaciones sociales, y económicas sobre los residentes y actividades, y a las urbanas, ambientales, a la movilidad, patrimonio natural y cultural y los bienes comunes y públicos.

Tercero. Que con fundamento en el artículo 11 la Ley de Movilidad del Distrito Federal, la persona titular de la jefatura de gobierno, tiene entre sus funciones establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia del transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, así como celebrar convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, sectores privados, académico y social para promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad.

Cuarto . Que, de conformidad con el artículo 38 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, los servicios públicos referentes a movilidad, transporte y vialidad se prestarán de acuerdo a los instrumentos de planeación de la movilidad, los cuales se ejecutan a través de los instrumentos denominados Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, mismo que tendrá vigencia de seis años con revisión cada tres.

Quinto. Que, con fundamento en la fracción XXVI del artículo 12 respecto de las atribuciones de la Secretaría de Movilidad, tendrá como facultad realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y aprobar el establecimiento de sistemas, rutas de transporte y modificaciones de las ya existentes de acuerdo al Programa Integral de Movilidad.

Sexto. Que, hasta el día de hoy, no hay decreto o publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México que sustente los estudios y la toma de decisiones de ampliación de la ruta de la línea 3 del Metrobús, con base en las disposiciones legales referentes a la ampliación de rutas en el transporte público.

Séptimo. Que de conformidad con el Plan Estratégico de Movilidad 2019, publicado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, no se menciona en ninguno de sus ejes temáticos, la ampliación de la Línea 3 del Metrobús; por el contrario, se menciona la implementación de dos líneas de metrobús y se terminará la construcción de 20 kilómetros de extensión de la línea 5.⁴

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado someto a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, LXIV Legislatura, la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. Por el que se exhorta a la jefa de gobierno, doctora Claudia Sheinbaum Pardo, y al maestro Andrés Lajous Loeza, secretario de Movilidad, ambos de la Ciudad de México a que se suspendan las obras para ampliar la Línea 3 del Metrobús sobre el Eje 1 Poniente Cuauhtémoc.

Notas

1 Periódico *La Jornada* 2019.- “Anuncian ampliación de la Línea 3 del Metrobús.- Página web:
<https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2019/10/15/anuncian-ampliacion-de-la-linea-3-del-metrobus-9062.html>

2 Periódico *Excelsior* 2019.- “Descartan trolebús para Eje 1 Poniente”.- Página web:
<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/descartan-trolebus-para-eje-1-poniente/1346259>

3 Heinrich Böll Stiftung Ciudad de México 2019.- Los Retos de Movilidad en la Ciudad de México.- Página web:
<https://mx.boell.org/es/2019/02/13/los-retos-de-movilidad-en-la-ciudad-de-mexico>

4 Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019.-
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de diciembre de 2019.

Diputado Luis Alberto Mendoza Acevedo (rúbrica)