

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO A IMPLANTAR UN PROGRAMA DE VIGILANCIA Y VERIFICACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL POR LOS ALTOS ÍNDICES DE CRÍMENES, VIOLENCIA E IRREGULARIDADES, A CARGO DEL DIPUTADO EMMANUEL REYES CARMONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Emmanuel Reyes Carmona, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, fracción I, y 79, numerales 1 y 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea proposición con puntos de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

I. El crecimiento del estado de México está vinculado al desarrollo intensivo y expansivo de la Ciudad de México de las décadas de 1930 y 1940. Sin embargo, en la de 1970, la creación de los suburbios asentados en el estado de México estableció lazos concretos de vida con esa ciudad.

Los habitantes de estas periferias establecieron dinámicas de trabajo y desarrollo que involucraban traslados diarios, en varias ocasiones constantes entre las demarcaciones de la Ciudad de México y los municipios mexiquenses aledaños a ellas. A esta ampliación de las dinámicas socio urbanas se le conoce geopolíticamente como la zona metropolitana de la Ciudad de México.

En la década 1980, las crisis económicas, el establecimiento de zonas industriales en la periferia de la capital nacional y el terremoto de 1985 originaron una migración interna hacia los municipios mexiquenses situados en las cercanías del perímetro del Ciudad de México. En esos años, conocidos como el “periodo expansivo” de la zona metropolitana, el crecimiento de los municipios mexiquenses se dio a ritmos más acelerados que la ciudad. Esto conllevó a formar con ésta la mayor zona metropolitana del país y el continente.¹

II. El transporte público es considerado un servicio estratégico para las sociedades modernas. Debido a la gran afluencia de personas que se trasladan diariamente por estos medios, el transporte público es una variable determinante en la calidad de vida de una comunidad, por lo que éste debe estar circunscrito en términos de un servicio que ofrezca bienestar en términos de seguridad, eficiencia y calidad.

III. Diversas características del transporte público de pasajeros destacan del servicio que se ofrece en el estado de México:

a) Los microbuses, camiones de pasajeros y camionetas de transporte exceden la demanda; a 2016 había en circulación poco más de 161 mil 980 unidades del servicio público de pasajeros.

Las empresas que ofrecen el servicio son concesionarias o permisionarias, y acceden sin controles de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria a nuevas licencias. No hay un control centralizado de la oferta del servicio; esto ha generado que, por ejemplo, un solo concesionario pueda acceder a un sinnúmero de placas para un sin número de unidades ni restricciones si está adscrito a una ruta.

La dinámica refleja el funcionamiento de un negocio, más que de un servicio estratégico, por lo que no se logra satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios, ya que no es administrado por el gobierno del estado, ni ofrece subsidios –solo tabulados con rangos de precios– y, por tanto, tampoco existe seguridad social para los trabajadores del transporte, ni prestaciones para ellos.

b) Los costos de las tarifas responden como se ha señalado, a tabulados de los que no existe certeza sobre la metodología empleada para el cálculo de los precios que pagan los usuarios finales.

La tarifa mínima es de 12 pesos por los primeros cinco kilómetros, y se dice se adicionan 20 centavos por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa inicial. Sin embargo, testimonios recabados por diversas investigaciones, relatan que en la práctica, el aumento del cobro se da en función de la distancia, pero en razón de 50 centavos por tramos arbitrarios, y a consideración de los choferes de las unidades. Esto ha sido ampliamente cuestionado por los usuarios toda vez que los precios de los combustibles son los mismos en el estado y la Ciudad de México.

c) No hay conectividad entre rutas ni planeación, lo que se traduce en graves problemas de movilidad para la población. Datos del estudio, elaborado por el Centro de Transporte Sustentable Embarq, *Estado de México: movilidad 2025*, señalan que 63 por ciento de los mexiquenses ocupa de 2 a 4 transportes en sus recorridos, mientras que 31 por ciento emplea 5 o más.

Esto, de acuerdo con dicho informe, deja de generar cada día 30 millones de pesos, debido a 1.5 millones horas-hombre desperdiciadas en traslados a la Ciudad de México. Un usuario con un recorrido normal: casa-trabajo-casa, puede tardar en el tráfico aproximadamente 4 hrs de su día.

En razón de lo expuesto, un simple cálculo puede evidenciar que un trabajador de Zumpango, que se traslada a Ciudad de México para ejercer sus labores, gasta entre 70 y 80 pesos diarios para movilizarse. Si consideramos que ese trabajador tiene un ingreso promedio de tres salarios mínimos, estaría empleando la mitad de su sueldo para cubrir el traslado a su trabajo, agravando su situación económica. En el caso de un estudiante, el gasto promedio es de 30 a 40 pesos diarios, sólo para trasladarse entre municipios de la misma entidad.

d) En la zona metropolitana de la Ciudad de México, esta es responsable del 58 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero, mientras que el estado de México es responsable del restante 42 por ciento.

e) De los más de 15 millones de viajes en unidades del transporte público que se realizan diariamente a través de unidades que circulan entre los municipios de la entidad mexiquense y la Ciudad de México, destaca –como un hecho reconocido por la propia Secretaría de Transporte estatal– que al menos 20 mil unidades no están regularizadas, ya sea porque prestan servicios sin concesión o sin placas. En el caso de las conocidas “combis” que operan en la entidad, se ha reconocido que 1 de cada 4 carecen de placas o permisos.

IV. La zona urbana del estado de México se ha caracterizado en los últimos años por ser una de las regiones donde confluyen diversos problemas sociales, que van desde la inseguridad, la violencia, los feminicidios, la contaminación, los problemas de desarrollo humano y social, hasta la nula garantía de las autoridades estatales para garantizar la movilidad de las personas.

Estas problemáticas, resultado de una planeación deficiente sobre desarrollo regional y municipal, confluyen en espacios público tan importantes como lo son el transporte de pasajeros del estado de México.

V. Datos estadísticos de Inegi señalan que una de las principales problemáticas de México es la inseguridad.² Para el caso del estado de México, la proporción supera la media nacional, pues de cada 10 personas, 7 consideran que es la principal problemática en la entidad.

VI. De las problemáticas más graves que se presentan en el transporte público del estado de México destacan

a) Los accidentes o imprudencias cometidos por los choferes, pues generan daños inconmensurables, y han puesto a la entidad como una de las primeras en este rubro. Tan sólo de 2010 a 2016, cifras de Inegi, señalan que en la entidad se han presentado 72 mil 790 accidentes, en los cuales en 17 mil 938 casos han estado involucrados como causantes de los mismos, unidades del transporte público. Dichos siniestros han dejado 28 mil 391 heridos y 3 mil 904 personas muertas a lo largo de los últimos 5 años.

Como dato de contraste, en lugares como Washington, DC, Estados Unidos, hay cerca de 0.2 muertes por accidentes de cada 100 mil vehículos-kilómetro, mientras que en la zona metropolitana del valle de México el índice aumenta las probabilidades de 1.9 a casi 4 veces más.⁴

A esta situación se suma el maltrato de los conductores hacia los pasajeros, no solo verbal y de actitudes, sino también a la hora de conducir y por supuesto el maltrato en general a los demás automovilistas, lo que se ha traducido en que tan solo en los últimos dos años, se hayan recibido 300 denuncias ciudadanas contra el transporte público a través de la línea telefónica de atención de la Secretaría del Transporte del estado de México.

b) La inseguridad que viven los usuarios del transporte público en el estado de México se ha vuelto intolerable. Aunque las autoridades de la entidad señalan un baja en la incidencia de delitos en el transporte público de pasajeros en la entidad, cifras del Inegi señalan que la cifra negra de delitos no denunciados representó el 93.8 por ciento de los delitos cometidos en 2014, de los que encabezan la lista aquellos cometidos en las unidades del transporte público.

Asaltos a mano armada que han ocasionado muertes, acoso sexual hacia mujeres, violaciones y el maltrato constante de los conductores hacia los pasajeros, son formas de violencia cotidiana que enfrentan los usuarios de transporte mexiquense. En repetidas ocasiones, las notas periodísticas de usuarios que armados han tomado defensa propia, hiriendo o incluso asesinando a los delincuentes que abordan las unidades del transporte público mexiquense, dan cuenta del hartazgo de los y las mexiquenses ante la inacción de las autoridades.

Los programas de atención del delito como la instalación de cámaras de vigilancia, o de botones de pánico, cubren hasta la fecha apenas el 1 por ciento del total de unidades del transporte público que circula diariamente en la entidad.

Datos de la propia Secretaría de Seguridad Ciudadana mexiquense y de la agrupación Mova que concentra a poco más de 50 por ciento de las empresas y representantes del transporte en la Ciudad de México, señalan que las rutas más peligrosas del estado de México, se ubican en vialidades como Periférico Norte, Gustavo Baz, Texcoco, Vía López Portillo, Avenida Central, Luis Donaldo Colosio, Primero de Mayo, Adolfo López Mateos, Vía Morelos, en los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Atizapán y Naucalpan, además de los municipios, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán México, Tultitlan y Coacalco.

Diversos testimonios vertidos por la ciudadanía, dan cuenta que los asaltos a mano armada a bordo de las unidades, representa el principal temor de los usuarios, ya que cada vez es mayor su frecuencia y cada vez deja mayores pérdidas, materiales y humanas. Es menester señalar que el estado de México ha sido señalado como la entidad con el mayor índice de feminicidios y de acoso sexual hacia mujeres en el transporte público de pasajeros, muestra de ello fue el conocido caso del violador y asesino serial conocido como el “coqueto” hace un par de años.

Sin embargo, ante tal escenario, la administración actual del gobernador Alfredo del Mazo Maza, no ha tomado medidas preventivas con perspectiva de género para prevenir estas situaciones en el sistema de transporte estatal.

VII. Los gobiernos de los últimos sexenios en el estado de México han sido cercanos a las organizaciones de transportistas de la entidad, hecho que ha sido destacado como un impedimento para una verdadera transformación de un servicio que es estratégico para el desarrollo y calidad de vida de los mexiquenses.

VIII. Resulta urgente que las autoridades del estado de México atiendan un problema que continúa agravándose con el tiempo, y que demanda ser abordado de manera transversal e integral, ante las diversas consecuencias que genera. No sólo está en juego la movilidad y calidad de vida de los y las usuarias de los servicios, sino su propia seguridad y vida. Es indispensable crear mecanismos eficientes que garanticen los derechos de los usuarios.

Por lo expuesto y fundado presentamos a esta soberanía proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados exhorta al gobernador del estado de México, Alfredo del Mazo Maza, a implantar un programa de vigilancia y verificación en el transporte público de la entidad ante los altos índices de crímenes, violencia e irregularidades prevalecientes en la entidad.

Segundo. La Cámara de Diputados exhorta a la Guardia Nacional y el gobierno estatal a trabajar en coordinación con campañas, retenes y endurecimiento de penas, a fin de combatir el índice delictivo, creciente año con año en el transporte público.

Notas

1 CTS México. ITDP, 2012, *10 estrategias de movilidad para un estado de México competitivo, seguro y sustentable: hacia una red integrada de transporte en la zona metropolitana del valle de México*, México, Distrito Federal, 2011.

2 Datos de la tercera Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública de 2014 señalan que para más de 65 por ciento de los estados del país, el principal problema es la inseguridad. El sondeo revela que 6 de cada 10 personas a escala nacional identificaron la inseguridad como su principal preocupación,

http://www3.inegi.org.mx/sistemas/tabuladosbasicos/tabdirecto.aspx?c=33_685&s=est

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 18 de noviembre de 2020.

Diputado Emmanuel Reyes Carmona (rúbrica)