

**DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA.
P R E S E N T E.**

El suscrito, Diputado **Jhonatan Colmenares Rentería**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en este H. Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura; con fundamento en los artículos 4 fracción XXXVIII y 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente: **PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL NUEVO DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA ASEGURE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO INTEGRAL DE DICHO TRANSPORTE, A EFECTO DE EVITAR ACCIDENTES FUTUROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. El Sistema de Transporte Colectivo (Metro), es considerado la columna vertebral de la movilidad en la Ciudad de México, desde su inauguración en 1969, su vanguardia y notabilidad radicó en ser un transporte de gran capacidad, que realiza recorridos tanto subterráneos y superficiales comunicando a la ciudad; al ser un medio eléctrico, representa el ahorro de altos índices de energía eléctrica, al transportar 3 veces más pasajeros con 2 veces menos energía que cualquier otro medio de combustión, lo cual lo convierte en un modo sustentable.

SEGUNDO. El principal objetivo desde su creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro fue proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y sustentable. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.

TERCERO. Según una encuesta del INEGI al 2017, en este transporte capitalino se efectúa el 28.7% de los 15.57 millones de viajes en transporte público en un día hábil. En un día normal, antes de la pandemia derivada del Covid-19, en el metro viajaban alrededor de 5.5 millones de usuarios, en los 226 kilómetros y 195 estaciones.

Aunque el metro se considera un transporte muy útil y accesible para trasladar por la capital del país a habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México, diversas investigaciones mencionan que la demanda es insuficiente debido al crecimiento poblacional, la falta de planeación urbana y el aumento en la demanda de servicios.

CUARTO. Datos del STC METRO, señalaron que en los nueve vagones de cada tren caben 1,530 personas, 360 sentados y 1,170 parados. Siendo este medio de transporte útil para 4.6 millones de pasajeros que se movilizan diariamente para cumplir con sus necesidades de escolaridad, salud, laborales, entre otras.

QUINTO. En el 2015, Diego Alfredo Padilla Pérez y Jaime Reynaldo Santos Pérez, investigadores de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME), del IPN, indicaron que en el 2020, el servicio del metro sería insuficiente para atender a los usuarios, y proyectaron un aforo de 6.2 millones de personas diarias.

Y recomendó a que las autoridades competentes emprendieran un proceso de ampliación y renovación, o se vería rebasada la capacidad operativa del metro. Advertieron que la primera línea en colapsar sería la Línea 2, seguida por la 1, la 3 y la B, dos o tres años después.¹

SEXTO. En la historia del Sistema de Transporte Colectivo (METRO), ha tenido incidentes graves en su historia:

1. Metro Viaducto (Octubre 1975)

Dos trenes de la Línea 2 del Metro, que va de Cuatro Caminos a Tasqueña, chocaron a la altura de la estación Viaducto el 20 de octubre de 1975.

El incidente ocurrió cuando el tren número 10 salió de la estación Chabacano, mientras que el convoy número 8 se encontraba estacionado en Viaducto.

El primero, que viajaba a 70 kilómetros por hora, se impactó contra el segundo, lo que causó la muerte de 31 personas y más de 70 heridos.

A raíz de este percance, se instaló el uso de pilotaje automático, con el fin de controlar la aceleración y el freno de los trenes.

El conductor del primer convoy, Carlos Fernández, fue sentenciado a 12 años de prisión debido a que se le dio la instrucción de frenar, misma que él argumentó no haber escuchado.

¹ <https://realestatemarket.com.mx/noticias/infraestructura-y-construccion/33007-cual-es-la-importancia-del-metro-en-movilidad-de-cdmx-monterrey-y-guadalajara>

2. Metro Oceanía (Mayo 2015)

El 4 de mayo de 2015, el tren 05 se impactó con el convoy 04 en la estación Oceanía, de la Línea 5 del Metro. El incidente dejó un saldo de 12 lesionados. Durante el retiro de los trenes accidentados, Salvador Wood, trabajador de Material Rodante, de 55 años de edad, murió luego de que uno de los vagones del tren se desacopló del que le antecedía, provocando que cayera a las vías.

El 12 de ese mismo mes, el Comité para la Investigación de Incidentes Relevantes del Metro informó que fue un error humano, por conducción en pilotaje automático, la causa de la colisión.

El entonces director de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico del Sistema de Transporte Colectivo, Gerardo Requis, detalló que en piso seco se puede conducir con pilotaje automático, sin embargo con lluvia se debe usar conducción manual controlada o limitada.

Ello provocó el impacto a velocidad de 31.8 kilómetros por hora en el tren 04 que estaba en la estación. Asimismo, afirmó que no hay ningún reporte de que el tren 05 que provocó el accidente y que fue operado por cinco conductores, haya presentado alguna irregularidad.

3. Metro Tacubaya (Marzo 2020)

Dos trenes del Metro chocaron el 10 de marzo en la estación Tacubaya, de la Línea 1. El saldo del accidente fue de al menos 41 personas lesionadas y un hombre muerto.

El líder del Sindicato de Trabajadores de este medio de transporte, Fernando Espino, destacó que el tren que se impactó contra el otro convoy se quedó sin control de mandos y se deslizó hacia atrás.

De acuerdo con el peritaje de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ-CDMX), dado a conocer el 31 de marzo de ese año, el accidente derivó de una serie de errores humanos y consideró que este hecho pudo evitarse.

Por este caso, fueron detenidas dos personas. En abril, Alan Omar N., conductor del tren 33, y María Maricela S., reguladora de línea del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, fueron vinculados a proceso por los delitos de lesiones culposas en agravio de cuatro personas, homicidio culposo y daño en propiedad ajena.

4. Incendio en Centro de Control 1 (Enero 2021)

El siniestro ocurrió alrededor de las 5:40 horas del 9 de enero, en el Centro de Control 1 del Metro, en la calle de Delicias, el cual terminó afectando una subestación de la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

En el incendio murió una policía y resultaron lesionadas más de 30 personas. La Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ-CDMX) informó ese día que inició dos carpetas de investigación por los delitos de homicidio culposo por otras causas, y daños por el incendio.

La principal afectación fue a las líneas de la 1 a la 6. El incendio del Centro de Control 1 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro fue causado por un cortocircuito, según informó la FGJ-CDMX.

5. Desplome de la Línea 12 del Metro (Mayo 2021)

El lunes 3 de mayo del 2021, a eso de las 10:00 de la noche, entre las estaciones Olivo y Tezonco, un tramo de las vías elevadas se desplomó, casuando la muerte de 26 personas y dejando 100 lesionados.

6. 7 de enero de 2023.

El accidente en la Línea 3 del metro de Ciudad de México, donde falleció una joven estudiante de 18 años y en el que hubo 106 heridos

7. El metro de la Ciudad de México vuelve a tener un incidente, ahora en la línea 5 en la estación de Politécnico, después de que un vagón empezara a sacar humo por la parte de abajo y posteriormente apareció el fuego.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La falta de mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México en esta administración ha cobrado la vida de personas que utilizaron este medio de movilidad para cubrir sus necesidades.

Es necesario que ante los sucesos ocurridos en esta administración se haga un puntual mantenimiento integral con la finalidad de asegurar el correcto funcionamiento de los trenes, conforme a las exigencias de fiabilidad, seguridad, disponibilidad, mantenibilidad, confort e imagen para garantizar el buen funcionamiento y evitar tragedias que afecten la integridad tanto física como psicológica de sus usuarios.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. El derecho a la movilidad, se encuentra plasmado en el artículo 13 de la Constitución de la Ciudad de México, y se refiere a que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

SEGUNDO. Cuanto hace al derecho a la movilidad y accesibilidad, en el artículo 16 menciona que, la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

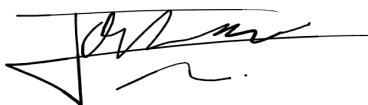
Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL NUEVO DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA ASEGURE EL SERVICIO Y MANTENIMIENTO INTEGRAL DE DICHO TRANSPORTE, A EFECTO DE EVITAR ACCIDENTES FUTUROS EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, a los 18 días del mes de enero del año dos mil veintitrés.

ATENTAMENTE



DIPUTADO JHONATAN COLMENARES RENTERÍA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA.