

"2012 Año por la Cultura de la Legalidad"

México, D. F., a. 28 MAR 2012

Ref. 10000/DG 000226

**MTRO. PABLO ENRIQUE YANEZ RIZO**  
Director General del Consejo de Evaluación  
del Desarrollo Social del Distrito Federal  
P r e s e n t e

En atención a su oficio con número de referencia CEDS/DG/0131/2012, recibido el día 7 de marzo de 2012 por este Organismo, a través del cual solicita nuestros comentarios, observaciones y/o aceptación al documento denominado "**Recomendaciones a la Política de Transporte Colectivo de Pasajeros del Distrito Federal**".

Sobre el particular, sírvase encontrar, en archivo impreso y medio magnético, los comentarios y observaciones, que en el ámbito de la competencia del Sistema de Transporte Colectivo, se hacen a las recomendaciones antes referidas.

Sin más por el momento, le envío un cordial saludo.



Atentamente,



**ING. FRANCISCO BOJORQUEZ HERNÁNDEZ**  
DIRECTOR GENERAL

Se anexa archivo y CD.

C.c.p- Ing. Salomón Solay Zyman, Subdirector General de Operación del STC.  
Ing. Luis Ruiz Hernández, Subdirector General de Mantenimiento del STC.  
Lic. Juan Carlos Mercado Sánchez, Subdirector General de Administración y Finanzas del STC.

Folio: DG12-956

SSZ/LRH/LGA



Ciudad de **vanguardia**

Delicias No. 67 · 5to. Piso · Col. Centro · C.P. 06010 · Deleg. Cuauhtémoc  
· Tel. 5709 0803, 5709 1203 · ext. 4900 y 4781 · [www.metro.df.gob.mx](http://www.metro.df.gob.mx)



COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

---

**1.02/2012** *Establecer las previsiones presupuestales para garantizar el levantamiento periódico por parte del INEGI de la Encuesta Origen- Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México, incluyendo los desplazamientos a pie, como base información fundamental para la toma de decisiones en materia de planeación. La anterior encuesta se levantó en 2007, es necesario contar con una nueva por lo menos en el año 2013.*

**Comentarios y observaciones.**

El Sistema de Transporte Colectivo está de acuerdo en que periódicamente se levante una encuesta Origen-Destino de la Zona Metropolitana en los términos de la recomendación. Inclusive, en el año de 1999 el Organismo propuso en el seno del entonces Comité de Planeación y Diseño Integral de Rutas, de la Dirección General de Planeación de la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), que como parte de un proceso de planeación integral del sistema de transporte público de pasajeros, se realizara el levantamiento de una Encuesta Origen-Destino de la ZMVM, con base a los resultados del Censo Nacional de Población que se lleva a cabo cada 10 años.

En cuanto a las previsiones presupuestales para realizarlas, es conveniente que éstas provengan de los recursos del Fondo Metropolitano o en su defecto de los de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

**1.03/2012** *Elaborar en coordinación con los organismos operadores un Estudio Técnico Financiero para establecer la capacidad y la frecuencia de las unidades de las rutas o líneas del transporte público de pasajeros en horarios de máxima demanda, con atención especial a los trenes de nueve vagones en el STC-Metro, los autobuses biarticulados en el Metrobús y el Tren Ligero, para solucionar progresivamente la problemática de las estaciones conflictivas por la saturación de pasajeros.*

**Comentarios y observaciones.**

En opinión del STC, el estudio, al que hace referencia la recomendación, cuyo objetivo es resolver progresivamente la saturación de pasajeros en estaciones conflictivas del Metro, debe plantearse como parte de un proceso integral de planeación en el que intervengan los otros organismos operadores de sistemas de transporte que administra el Gobierno del D.F.: Red de Transporte de Pasajeros, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

En dicho proceso; y si fuera el caso, después de planear nuevas rutas o modificaciones a las existentes; y con base a simulaciones matemáticas, se determinarán capacidades de transporte y frecuencias, y posteriormente se llevarán a cabo los estudios financieros a los que hubiera lugar, a efecto de lograr el objetivo planteado.

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

El estudio que propone la recomendación, excepto en la parte financiera, se ha realizado al interior del Metro: el STC cuenta, desde hace 2 años, con un grupo de trabajo que se reúne cada martes, para analizar y estudiar, tanto mejoras como soluciones a problemáticas, relativas a los Polígonos de Carga, Regulación Automática, Maniobras de Control y Dosificación de Usuarios y Adecuaciones a Estaciones. En este grupo se han visto y se ven los aspectos de frecuencia y capacidad de transporte de las Líneas del Metro.

Un elemento fundamental del referido proceso de planeación que ayudaría a determinar prioridades de atención a la saturación de estaciones, es la afluencia en cada línea y su porcentaje con respecto a la afluencia total. La siguiente tabla muestra esa información a diciembre de 2011:

POSICIÓN DE LÍNEA DE ACUERDO A LA AFLUENCIA TOTAL 2011				
LUGAR	LÍNEA	AFLUENCIA (1,594,903,942)	PORCENTAJE DEL TOTAL	
1°	2	315,978,806	19.81%	817,887,776 <b>51.28%</b>
2°	1	262,425,671	16.45%	
3°	3	239,483,299	15.02%	
4°	B	163,010,942	10.22%	420,375,440 <b>26.36%</b>
5°	8	146,879,946	9.21%	
6°	9	110,484,551	6.93%	
7°	A	104,312,558	6.54%	356,640,682 <b>22.36%</b>
8°	7	94,654,545	5.93%	
9°	5	72,948,796	4.57%	
10°	6	55,667,149	3.49%	
11°	4	29,057,634	1.82%	

**2.01/2012** *Elaborar, en el marco del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012, un Subprograma integral de transporte público colectivo de pasajeros, barato, eficiente y de calidad, con atención especial a las zonas de menor desarrollo social de las delegaciones de Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan, Tláhuac, Iztapalapa, Xochimilco y Milpa Alta, que considere los diferentes modos de transporte público colectivo en el diseño de las rutas, las nuevas posibilidades tecnológicas, así como las necesidades de movilidad de la población que habita en esas zonas para mejorar su calidad de vida con un enfoque de equidad territorial.*

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

---

**Comentarios y observaciones.**

En lo que respecta al STC, su Plan Maestro es el subprograma integral de transporte público colectivo al que hace referencia la recomendación. El Plan Maestro del Metro es el instrumento de planeación que contiene las propuestas de crecimiento de su red, tanto en líneas nuevas como en ampliaciones de las existentes.

El Plan Maestro vigente, denominado Plan Maestro del Metro y Trenes Ligeros (PMMTL), está actualmente en proceso de actualización, y ésta determinará la viabilidad de que en las delegaciones: Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco y Milpa Alta, se construyan nuevas líneas o ampliar existentes a dichas delegaciones.

El PMMTL contempla la ampliación sur de la Línea 7 de Barranca del Muerto a San Jerónimo (Álvaro Obregón) y la construcción de la Línea 10 de Eulalia Guzmán a Cuicuilco (Tlalpan). Asimismo, la Línea 12 atenderá a las delegaciones Tláhuac e Iztapalapa.

Cabe señalar lo siguiente: El Metro es un modo de transporte de masivo de alta capacidad de transportación de pasajeros de más de 30,000 pasajeros/hora/sentido. Otro aspecto que hay que considerar es la factibilidad física constructiva. Este aspecto considera factores tales como la pendiente, tipo de suelo, ancho de la sección transversal, longitud del corredor, entre otros.

**2.02/2012** *Formular un programa de corto, mediano y largo plazo para reforzar e incrementar la longitud de red de servicio en los kilómetros recorridos diariamente por las unidades de la RTP, el Metrobús y el STE hacia las zonas periféricas de la Ciudad de México y zonas populares donde habitan sectores de la población en condiciones de desventaja social y económica con las adaptaciones necesarias para un servicio accesible, asequible y eficiente.*

**Comentarios y observaciones.**

Por su planteamiento, esta recomendación esta dirigida a la Red de Transportes de Pasajeros del D.F., Metrobús, y Servicio de Transportes Eléctricos; sin embargo, el STC reitera lo expresado en la recomendación 2.01/2012: El Plan Maestro del Metro es el instrumento de planeación que contiene las propuestas de crecimiento de su red, tanto en líneas nuevas como en ampliaciones de las existentes.

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

---

**4.03/2012** *Realizar un estudio integral y proponer una salida de conjunto para los problemas operativos del parque vehicular, las once líneas y 175 estaciones del STC-Metro para desarrollar propuestas orientadas a optimizar el funcionamiento y mantenimiento de este modo de TPCP que es la columna vertebral de la movilidad masiva en la Ciudad de México, atendiendo a los criterios de seguridad, continuidad y calidad del servicio y aprovechar las innovaciones tecnológicas más apropiadas, en el marco de la articulación necesaria con los otros modos de transporte metropolitano.*

**Comentarios y observaciones.**

El STC cuenta con un programa integral que propone soluciones a los problemas operativos del Material Rodante, infraestructura, e Instalaciones Fijas, este programa se denomina "Programa Institucional del STC 2007-2012 (PISTC)". Es un instrumento de planeación, congruente con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y con el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012. Se elaboró con base a un diagnóstico y establece objetivos institucionales, orienta las acciones, y guía la toma de decisiones de las autoridades del Metro, y define una bolsa de proyectos a realizarse en el periodo 2007-2012.

El desarrollo de PISTC se lleva mediante la ejecución de las acciones y proyectos de los Programas Operativos Anuales (POA's) de las áreas del Organismo. Los proyectos y acciones se seleccionan anualmente con el objetivo de resolver las problemáticas más urgentes y la única limitante a su número son los recursos presupuestales aprobados para el Organismo.

Como parte del PISTC, se contempla la necesidad de la sustitución del parque vehicular mediante la adquisición de trenes nuevos para su asignación a las líneas en las que se tiene mayor demanda de usuarios y de manera paralela, la reasignación de trenes en otras líneas, con base en estudios específicos de afluencia que permitan de manera integral, mejorar el servicio que se presta.

**5.01/2012** *Implementar líneas de transporte nocturno y seguro entre las 23:00 horas y las cinco de la mañana para los trabajadores que requieren de servicios de transportación económicos y seguros, así como para facilitar el uso nocturno de la ciudad, paulatinamente por las y los jóvenes, en actividades lúdicas y de aprovechamiento del tiempo libre.*

**Comentarios y observaciones.**

Se sugiere revisar esta política en virtud de que en el horario de las 01:00 a las 04:00 A.M., se llevan a cabo los trabajos de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de las Instalaciones Fijas, conformadas por las Vías, la Señalización, el Sistema de Mando Centralizado, de Peaje, Alta

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

y Baja Tensión, Instalaciones Mecánicas e Hidráulicas; así como la Revisión y el Mantenimiento Correctivo de los trenes.

Estas actividades de mantenimiento son estratégicas y necesariamente deben llevarse a cabo al cierre del servicio.

Por otra parte el Metro es un servicio masivo de alta capacidad que requiere una alta demanda que difícilmente se registraría en el horario nocturno indicado.

**5.04/2012** *Reforzar en la totalidad de los modos de transporte público amplias y permanentes campañas para prevenir y erradicar el acoso sexual contra las mujeres en los espacios públicos, fortalecer el funcionamiento de los módulos para atender casos de violencia y denuncias para recoger todo tipo de quejas, demandas y opiniones.*

**Comentarios y observaciones.**

Esta es una campaña permanente del STC. El Metro ha implementado 2 importantes medidas con el objetivo de prevenir y erradicar en acoso sexual contra las mujeres.

- Separación de vagones de hombres y mujeres.
- Actualmente se encuentran instalados módulos especializados en denuncias de acoso sexual en las estaciones estratégicas; Balderas, Pantitlán, Pino Suarez, Guerrero e Hidalgo

En la medida que se solicite por parte de otras instancias externas al STC, o que el Organismo detecte la conveniencia o necesidad de llevar a cabo alguna campaña para prevenir y erradicar el acoso sexual a mujeres, el STC, a través de su Dirección de Medios, Gerencia de Seguridad Institucional y en coordinación con la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, implementará las medidas que conducentes.

**6.02/2012** *Justificar y en su caso reconsiderar la participación de la iniciativa privada en la prestación directa e indirecta del servicio de transporte público colectivo de pasajeros (como es el caso de la renta de trenes al sector privado) y que puede repercutir en aspectos de eficiencia y costo en la operación del servicio.*

**Comentarios y observaciones.**

En el caso del Metro, la participación de la iniciativa privada se concretiza después de realizar una serie de análisis, que demuestre la conveniencia de ello, se cuida los aspectos de costos y eficiencia en el servicio, tal es el caso del desarrollo del Proyecto de Prestación de Servicios para

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Línea 12 que incluye el arrendamiento del Material Rodante de 30 trenes, con su mantenimiento respectivo y no se descarta la construcción de Líneas de Metro bajo esquemas de participación pública privada.

**6.04/2012** *Formular un plan de corto, mediano y largo plazo para garantizar la accesibilidad de todas las estaciones del Metro a las personas con discapacidad desde la calle hasta el abordaje del tren, lo que también ayudaría a las personas mayores.*

**Comentarios y observaciones.**

Las 175 estaciones que conforman la Red en operación, fueron concebidas sin incorporar los elementos que permiten el libre tránsito para personas con discapacidad, por lo que desde hace varios años el STC, se ha dado a la tarea, en la medida de sus posibilidades, de instalar mecanismos, estructuras y equipos en las estaciones, que por su ubicación son utilizadas por este importante sector de la sociedad. La Línea 12 del Metro será 100% accesible. Así mismo, se encuentra en proceso la instalación en forma multianual, de 20 elevadores para la accesibilidad de personas con capacidades diferentes a las instalaciones del STC. Ya se tiene el primero en la estación Universidad de la Línea 3; en el año 2012 se tiene programada la instalación de 11 más y el resto en el siguiente ejercicio.

Adicionalmente, a la fecha se han realizado las acciones siguientes:

**24 SALVA ESCALERAS INSTALADAS.**

- En la Línea 3: Indios Verdes 4; Centro Médico 4; y Universidad 2.
- En la Línea 9: Pantitlán 3; Centro Médico 3; y Tacubaya 8.

**25 ESTACIONES CON PLACAS DE UBICACIÓN E INDICADORES EN SISTEMA BRAILLE.**

1 estación en la Línea 2; 3 en la Línea 9, y 21 en la Línea B.

**32 ESTACIONES CON RANURAS GUIAS.**

1 estación en Línea 2; 7 en Línea 3; 3 en Línea 9 y 21 en la Línea B.

**8.02/2012** *Elaborar un programa integrado para la participación social con la colaboración de las distintas instituciones encargadas del TPCP, que considere mecanismos eficientes y rápidos para que la ciudadanía manifieste sus opiniones, presente sus quejas y conozca los medios para presentar*

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

*denuncias sobre las condiciones del servicio que prestan los modos de transporte. Crear los consejos de participación ciudadana con académicos, representantes de los usuarios e integrantes de organizaciones civiles para el STC, STE Y RTP en donde de manera permanente se delibere sobre las medidas para mejorar la prestación de los servicios públicos de transporte.*

**Comentarios y observaciones.**

La Ley de Transparencia y Acceso a la Información, define un mecanismo, que desde nuestro punto de vista, es eficiente y rápido, mediante el cual la ciudadanía, no sólo, solicita información de diversa índole, sino que además, le permite manifestar sus opiniones, presentar quejas y denuncias.

Por otra parte, de manera periódica se llevan a cabo Encuestas de Opinión al público usuario, con la finalidad de conocer su punto de vista con relación al servicio que se les proporciona, a fin de tomar las decisiones o estrategias que sean necesarias para la constante mejora.

También se debe mencionar que con relación a la Línea 12, en proceso de construcción, en el 2011 se llevó a cabo el estudio de "Integración Urbana y Regional en Estaciones de la Línea 12", por el Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM), cuyo objetivo fue determinar como una Primera Etapa, en 6 estaciones representativas de la citada Línea, acciones específicas para incorporar componentes de carácter urbano, arquitectónico, económico, social y cultural, a fin de atenuar los posibles efectos negativos y permitir potenciar el desarrollo de la zona. En el año 2012, se prevé llevar a cabo la continuidad del citado estudio en una Segunda Etapa, en las 14 estaciones restantes.

**8.03/2012** *Levantar de manera regular encuestas independientes de satisfacción del servicio y hacer públicos sus resultados.*

Las encuestas de satisfacción del servicio es una herramienta indispensable de retroalimentación de la percepción y expectativas que tiene nuestros usuarios de la calidad del servicio que ofrece el Metro. Por esta razón, se tiene previsto la realización de encuestas trimestrales de este tipo con recursos propios.

El Organismo está de acuerdo que al menos se realice una encuesta independiente de satisfacción del Servicio. Cabe destacar que a la fecha la Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal, lleva a cabo una encuesta de opinión a usuarios de los modos que administra el GDF.

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES A LAS RECOMENDACIONES DE LA  
POLÍTICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL  
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

---

**8.04/2012** *Retomar e impulsar las formas de participación social que monitorean la operación de las rutas y las terminales de RTP y extenderlas a los demás modos del TPCP para vigilar la eficiencia y calidad del servicio a nivel local y en su conjunto.*

Se estima conveniente impulsar las formas de participación social en la forma que plantea esta recomendación. Por lo que el STC sugiere que la SETRAVI sea la directriz de ésta, dado que dentro de sus atribuciones es la de la planeación integral de transporte.

