

2026-02-01

25 mil mdp es insuficiente, el Metro necesita 45 mil mdp al año

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://cdmx.info/25-mil-mdp-es-insuficiente-el-metro-necesita-45-mil-mdp-al-ano/>

Aunque la Jefa de Gobierno, Clara Brugada Molina, presume que en la administración anterior y en la suya se ha destinado una inversión histórica al Sistema de Transporte Colectivo Metro, los problemas actuales que padece este transporte que es usado todos los días por más de 4.6 millones de personas, requiere más inversiones y acciones.

Los 25 mil millones de pesos que se destinaron este año son insuficientes para que operen de manera eficaz las 12 líneas del Metro, al menos se requiere un presupuesto de 45 mil millones de pesos anuales para los próximos 4 años, asegura Bernardo Navarro Benítez, coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano de la UAM, campus Xochimilco.

Son tales las carencias acumuladas del Metro que necesita una intervención financiera mayor apoyada y vigilada por el gobierno federal. No alcanza con los 25 mil millones de pesos al año, en 2010 solo el presupuesto para que las escaleras eléctricas estuvieran en buenas condiciones implicaban 10 mil millones de pesos, apunta este especialista que tiene más de 40 años analizando este transporte masivo.

En sus 195 estaciones y 226 kilómetros de vía l, el Metro acumula fallas que provocan retrasos, lentitud en el servicio, falta de mantenimiento, escaleras eléctricas sin operar, filtraciones, entre otros problemas. Para el próximo miércoles, sus trabajadores realizarán una marcha por la falta de respuesta del gobierno capitalino para adquirir materiales y refacciones que se requieren para el mantenimiento de trenes, vías, instalaciones fijas.

Con un doctorado en economía urbana por la UNAM, Navarro Benítez resalta que la mala situación del Metro se remonta a fines del siglo 20, cuando se produce la reforma del Distrito Federal, cuando entra Cuauhtémoc Cárdenas en 1997 este transporte se convirtió en un organismo descentralizado de la capital del país, « durante todo el siglo pasado dependió de la federación y de repente pasó a ser parte presupuestal del Distrito Federal sin tener capacidad presupuestaria ni técnica».

En 1997, añade el especialista, estaba en construcción la Línea B, que llegaba al Estado de México, entonces el entonces Gobierno del Distrito Federal convirtió al Metro en un organismo descentralizado, por lo que se supone ya no podía operar fuera de la ciudad, pero la Línea B se acabó de construir hasta Ecatepec con recursos capitalinos, eran épocas bárbaras en lo que todo se valía».

Entonces, apunta, ocurrieron diversos desencuentros entre el gobierno capitalino y el gobierno federal, que fue un drama que pagamos los usuarios, «obras que se debieron haber hecho desde hace varios años, no se hicieron, recordemos cómo se peleaban el Jefe de Gobierno, López Obrador y el presidente Fox por los presupuestos».

«Recuerdo que en ese tiempo las escaleras eléctricas no funcionaban, había filtraciones, varias estaciones no estaban adecuadamente iluminadas, entre otros problemas, por fortuna no hubo accidentes importantes en los sexenios de López Obrador, Ebrard, Miguel Ángel Mancera, pero con Claudia Sheinbaum ocurre el accidente de la Línea 12».

Al apuntar que a pesar de sus problemas, la ciudad se colapsaría sin el Metro, Navarro Benítez destaca la eficacia de sus trabajadores, «el Metro de la Ciudad de México trabaja con normas distintas a las normas internacionales con que operan otros metros del mundo, pero gracias a sus trabajadores, con todos los bemoles de su sindicato, y

a sus ingenieros hacen milagros para que opere este transporte masivo».