

VIII CONCLUSIONES

Con respecto a las características de la demanda por servicios de transporte en el Area Metropolitana de Monterrey, los rasgos más importantes son los siguientes: Del total de desplazamientos diarios (dos millones), el 57% se efectúan en transporte colectivo. Según los grandes sectores en que se dividió el Area Metropolitana de Monterrey, la distribución resultó ser la siguiente :

| | | |
|----------|------------|-------|
| Noroeste | Sector I | 25.2% |
| Norte | Sector II | 14.9% |
| Noreste | Sector III | 10.2% |
| Centro | Sector IV | 32.7% |
| Suroeste | Sector V | 3.7% |
| Sureste | Sector VI | 13.3% |

Los Sectores I y II son polos naturales de atracción debido a sus diversas funciones urbanas (industria, servicios, vivienda), no así el sector IV, cuyo alto grado de atracción se debe en parte a la incidencia de transbordos que allí ocurren, dada la actual red de transportación colectiva, en que casi la totalidad de las líneas tocan o penetran el sector IV.

Junto a esta concentración de rutas en el centro del Area Metropolitana se observa en la periferia una gran dispersión del servicio, con ausencia de rutas troncales que reduzcan la alta incidencia de transbordos.

Considerando la actual disponibilidad total de autobuses urbanos (1390), se observa una relación aproximada de 1,600 habitantes por autobús; para elevarla al nivel de servicio adecuado para una ciudad con la categoría y rango de Monterrey (1000 habitantes por autobús), se requeriría de 820 unidades adicionales al servicio presente.)

La actual situación revela las siguientes tendencias:

- 1) La población crece con mayor rapidez que el número de autobuses urbanos; consecuentemente la razón Habitantes/Autobús aumenta.
- 2) El número de empresas y rutas ha crecido, no así el número de autobuses, por lo que es válido suponer que las nuevas rutas sean de recorridos relativamente cortos.
- 3) El número de ruterías disminuye notablemente (7000 en 1981; 1231 en 1983).
- 4) La empresa del transporte experimenta en general dificultad para seguir operando con las actuales tarifas.
- 5) Descapitalización en las empresas que dan servicio a los sectores III y VI.
- 6) Actualmente casi el 70% de las unidades tienen más de dos años de antigüedad y los elevados precios de nuevas unidades nos hacen prever un aumento en la antigüedad promedio del equipo en servicio.

Por lo que toca a los aspectos sociales, mediante el análisis de la información del trabajo de campo, se encontraron indicios de que la disfuncionalidad del sistema de transporte urbano de pasajeros incide negativamente en la productividad afectando con esta incidencia negativa a la sociedad en general. El alto costo social que implica tener dos polos de atracción (uno real y otro artificial) como se explica en el apartado de Características de la Demanda, nos lleva a concluir que es necesario profundizar en los Aspectos Sociales para determinar, cuantificar y estar en condiciones de conocer el costo social tanto en cuanto a la pérdida de horas hombre como en relación al uso del tiempo libre.

La diversidad de intereses dentro del sistema hace tan compleja la problemática que, a pesar de que el sistema de transporte se toma como insumo en todas las etapas, no solo de la actividad económica, sino de todo el quehacer cotidiano, en las reuniones realizadas para analizarlo o tratar de resolverlo-- generalmente la representación del usuario es nula o simplemente no existe.

Considerando que el usuario es un "mercado cautivo" que usará el sistema de transporte que se le brinde es menester llevar a cabo una reestructuración radical de la red de rutas, contemplando no solo los beneficios de carácter espacial y ecológico que conllevará la desaparición (descongestionamiento) -- del polo de atracción artificial (centro de la ciudad) sino -- en forma integral, tomando en consideración los aspectos sociales, político-jurídicos y político-administrativos, tratando de lesionar mínimamente los intereses de los prestatarios del servicio pero llevando como objetivo el proporcionar a la sociedad un sistema de transporte colectivo, que proteja su economía, no afecte el uso de su tiempo libre y quede plenamente integrado para el desarrollo del Area Metropolitana de Monterrey.

Por supuesto que entre las soluciones deberá descartarse el subsidio por parte del resto de los habitantes del estado en beneficio de los habitantes del Area Metropolitana de Monterrey pues si se piensa bien, esto redundará mas en perjuicio que en beneficio, considerando las características que el estado presenta y las condiciones precarias en las que ya se encuentran las áreas rurales.

Por lo anterior la solución tendrá que darse desde el interior del sistema y la responsabilidad de vigilancia, administración de recursos, etc. deberá recaer en una autoridad a la cual quedarán circunscritas todas las formas sociales involucradas. Esta autoridad puede ser de naturaleza privada o pú-

-blica, sin que esto sea trascendente, siempre y cuando se de una eficiencia y factibilidad real en la prestación del servicio.