

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



TERCER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad

Ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal

Mesa de Trabajo

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

**Gante 15, Sala de Juntas.
3er piso.**

10 de febrero de 2009

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMAS PLIEGO CALVO.- Siendo las 11:20 horas de la mañana y reunidos aquí para darle cumplimiento a un punto de acuerdo promovido por el Partido Acción Nacional, a efecto de que el Director General del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, comparezca a efecto de tratar todo el asunto que tiene que ver con la Ruta-2 y con los accidentes que ahí se han realizado, y dado que no hay quórum en esta mesa de trabajo, damos por atendido el punto de acuerdo y procedemos a cancelar la comparecencia.

Ahora bien, dado que ya se encuentra aquí el Director del Metrobús, que se encuentra aquí el Vicepresidente de esta Comisión, el diputado Antonio Lima y

un servidor, como Presidente, pues vamos a proceder a proponer una mesa de trabajo para hablar sobre el tema, que no una comparecencia porque una comparecencia, ingeniero Calderón, requiere quórum y aquí solamente estados dos diputados. Para que haya quórum faltarían dos diputados más. Yo traté de comunicarme vía telefónica con el Secretario de esta Comisión, no obtuve respuesta, supongo que tiene algún problema de fuerza mayor, pero no habiendo quórum entonces damos por atendido el punto de acuerdo enviado pro la Diputación Permanente a la Comisión que me toca presidir y cancelamos la comparecencia de usted.

Si usted no tiene inconveniente, me parece que sería sano, positivo, que pudiéramos tratar este tema que ciertamente ha llamado la atención de muchos ciudadanos y creo que vale la pena que lo platiquemos.

EL ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Con mucho gusto diputado Presidente. Estoy a sus órdenes y me parece buena idea.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien. Entonces damos inicio a una mesa de trabajo que no tiene la formalidad de una comparecencia, a efecto de que podamos intercambiar puntos de vista sobre este asunto.

¿Entonces no sé si el diputado Lima quiere comentar algo? Yo solamente planteo lo siguiente.

La Línea 2 es una línea nueva de Metrobús que corre de oriente a poniente y de poniente a oriente, y que en las últimas fechas efectivamente pues hemos visto ahí toda una serie de situaciones que se vienen dando, de accidentes, que afortunadamente ninguno ha sido grave o una desgracia, pero creo que sí valdría le pena conocer el punto de vista del gobierno de la ciudad a través del Director de este Sistema, para que podamos pues tener una conclusión sobre esta problemática.

De manera tal que le doy la palabra y también la bienvenida, adelante.

EL ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Muchas gracias. Como siempre una distinción estar en esta Comisión de Transporte. Lamento mucho que los diputados del PAN que promovieron este punto de acuerdo para la comparecencia y que tenían por lo menos manifestado en la prensa mucho interés, en informarse de la Línea 2, no nos acompañen en este momento.

Metrobús tiene como misión mejorar la movilidad de los habitantes de esta Ciudad. Adicionalmente Metrobús viene acompañado de un componente ambiental muy importante que ya hablaremos en el transcurso de la presentación y aparejado a la obra misma de Metrobús viene el mejoramiento del espacio público.

La Línea 2 entró en operación el 16 de diciembre del año pasado, habiéndose concluido en tiempo y forma todos los aspectos de la infraestructura, el equipamiento, adquisición de los autobuses, concertación con los diferentes concesionarios que ahora son operadores de Metrobús y capacitación de los operadores.

Entonces la Línea va de oriente a poniente, viene a conformar el inicio de lo que será el sistema Metrobús, la red de Metrobús tiene 20 kilómetros, 34 estaciones y 145 mil pasajeros transportados en un solo día.

Es importante señalar la cobertura que representa esta Línea 2, además del avance en los compromisos que el Gobierno del Distrito Federal, que el licenciado Marcelo Ebrard ha contraído. En tan sólo estos dos años de la administración de 2007 a 2008, el Metrobús ha crecido 150 por ciento en cuanto a su cobertura geográfica.

Pasó de 20 kilómetros que teníamos hasta 2006 a 50 kilómetros con los que cuenta hoy el sistema. Primero fue en los 10 kilómetros adicionales de la prolongación de insurgentes sur y actualmente los 20 adicionales de la Línea 2. Tenemos una cobertura mucho mayor en la ciudad.

Atendemos actualmente en Metrobús a 9 de las 16 delegaciones. Eso también es un rasgo muy importante.

Vamos de la salida en el norte de la salida a Pachuca, en el Sur a la salida a Cuernavaca y conformando con la Línea 2 un sistema ortogonal, que va desde el oriente en la calzada Ignacio Zaragoza en Tepalcates, hasta el poniente de Tacubaya para la conectividad con toda esa zona.

La Línea 2, y así está concebido el programa integral del Transporte y Vialidad, la Línea 2 viene a conectarse en una amplia conectividad con el Metro. Tenemos 8 líneas del Metro con los cuales nos conectamos.

En Tacubaya con la Línea 1, 7 y 9 del Metro, en Patriotismo con la 9; en Nuevo León con la 9; en Etiopía con la 3; en Xola con la Línea 2; en la Viga con la Línea 4; en Coyuya con la 8, en Canal de San Juan con la Línea A y en Tepalcates también con la Línea A del Metro. Entonces esto demuestra que no es un trazo caprichoso, viene a complementar y a mejorar la movilidad de toda la Ciudad.

En su conjunto, Metrobús hoy día tiene conectividad con el ciento por ciento de las líneas del Metro, tanto en su línea Insurgentes como en su línea 2, tenemos alguna correspondencia con todas las líneas del Metro.

¿Cómo se ha comportado la cobertura? Decía, pasamos de 2005 con 20 kilómetros a 50 kilómetros en el 2008.

En cuanto a nuestra flota también creció, en 2005 teníamos 80 autobuses, hoy tenemos 209 vehículos articulados, de la más alta y estricta especificación ambiental y 12 vehículos biarticulados también todavía de capacidad mayor, los articulados de 160 pasajeros, los biarticulados de 240 pasajeros.

En términos de distribución, la línea 1 cuenta con 134 vehículos articulados, de 160 pasajeros, y 12 biarticulados de 240. La nueva Línea 2 incorpora al sistema 75 vehículos articulados. Aquí quiero señalar que el Metrobús es un sistema, entonces podemos intercalar las flotas de una línea con las de la otra. Entonces la flota ha crecido en este periodo 136 por ciento. Lo más importante es como se ha comportado el crecimiento de los pasajeros.

Hasta el 2006 transportábamos 440 mil pasajeros en un día hábil. Hoy estaremos transportando 470 mil pasajeros.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Estaremos o estamos?

EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Estamos ahorita en niveles de 450 mil pasajeros, pero el diseño de la estación y la tendencia de la Línea 2 marca que llegaremos en las próximas semanas a 470 mil. En 2009 estaremos transportando en un día hábil 470 mil pasajeros.

En Insurgentes Sur transportamos a 65 mil, en Insurgentes, en la troncal principal 260 mil, y en el Eje 4, 145. En total el sistema maneja 470 mil pasajeros.

También es importante la componente social del concepto de Metrobús. Metrobús no es un sistema de transporte que desplace a los operadores concesionarios de otros sistemas, buscamos la concertación, buscamos la negociación y buscamos la inclusión. Tan es así, que en el Eje 4, 350 concesionarios privados fueron incorporados al Sistema de Metrobús. Esos 350 microbuses fueron sustituidos por 75 autobuses articulados. Entonces 350 vehículos que no son diseñados para el transporte, que tienen más de 10 años de antigüedad y que son altamente contaminantes, son sustituidos por 75 autobuses articulados de alta eficiencia.

La evolución también social del hombre, del concepto de hombre de camión a la constitución de una empresa formalmente constituida para el transporte.

Es así como participan en la Línea 2 con nosotros, concesionarios de GMT, Ruta 11, Ruta 27, Ruta 49 y Ruta 53, agrupados ahora, 4 empresas privadas: Corredor Eje 4 Sur "17 de Marzo", Transporte SAR, Corredor Tacubaya Tepalcates y Corredor Oriente Poniente, son las empresas que conformaron los anteriores concesionarios privados, más la participación gubernamental con la RTP.

Estos 300 microbuses no sólo salieron de circulación, se garantiza que fueron destruidos, chatarrizados totalmente; y esto es un aspecto muy importante porque no se trata nada más de desplazar a otros corredores sino se trata de eliminar del ambiente, de la atmósfera de la ciudad incluso planetaria estas emisiones de estos vehículos altamente contaminantes.

En su conjunto la tasa de sustitución fue de 4.7 microbuses que sustituyen a un vehículo articulado.

El otro tema que tiene que ver con la integración de metrobús como sistema es el compartir el mismo esquema. Tenemos fideicomisos privados donde se recolecta todo el dinero de la tarifa, empresas recaudadoras que se encargan del mantenimiento de los sistemas de recaudo y las empresas transportistas que participan en este fideicomiso.

Metrobús como organismo público descentralizado del Gobierno del Distrito Federal planea, controla y administra el sistema en su conjunto.

Igualmente en la integración del sistema no nada más es la integración física de las correspondencias de la Línea 1 y la Línea 2, sino también la correspondencia orgánica y en cuanto al sistema de peaje.

Por supuesto se comparte la misma tarjeta, es compatible en cualquiera de las líneas, yo la puedo comprar en la Línea 1 y usarla en la Línea 2; recargarla en la Línea 2 y usarla en la Línea 1, indistintamente. El sistema es ampliamente compatible.

En la Línea 2 hemos establecido tres rutas para mejor atención de los usuarios, una ruta de punta a punta que es la que va de Tepalcates a Tacubaya, y ese tramo se recorre en 65 minutos, contra las más de 2 horas que anteriormente se llevaban; hay otra ruta que va de Tepalcates a Etiopía, que es un punto de quiebre de la demanda muy importante con la conexión con el Metro, con la Línea 3 del Metro; y una tercera ruta que nos ha sido muy exitosa, que es la ruta que viene desde Tepalcates y en Insurgentes penetra hasta la Estación Poliforum, esta ruta permite el transbordo sin necesidad de caminar, sin necesidad de presentar dos veces la tarjeta, se hace un intercambio entre la Línea 2 y la Línea 1 en estas estaciones sin necesidad de que el usuario tenga que trasladarse.

Sin embargo hay otra forma de hacer las transferencias, y por supuesto entonces eso implica que las correspondencias de metrobús no cuestan, con el mismo pasaje tengo acceso a los 50 kilómetros del corredor.

EL C. PRESIDENTE.- Yo me subo en Amores, paso mi tarjeta, yo no he hecho, yo uso el Metrobús pero este transbordo no lo he hecho, y llego a Nuevo León porque quiero ir a Poliforum o a Campeche y me bajo de la Estación Nuevo León y abordo la misma Estación Nuevo León en el otro sentido y ya no pago.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Hay dos formas de hacer el transbordo. Uno, usted está en Amores, espera la ruta 3 que es la ruta que va a Poliforum, el autobús penetra aquí y en la Estación Nuevo León, si usted va a Chilpancingo, ahí espera el autobús de Insurgentes que va hacia el norte para trasladarse hacia Campeche.

Pero hay otra forma de hacerlo para los usuarios que vienen supongamos de Patriotismo. Se baja en la Estación Nuevo León de la Línea 2, ahí sale de la estación y la estación de correspondencia con la Línea 1 está a escasos 100 metros, ahí ingresa con su tarjeta y la tarjeta no vuelve a debitar, no hay cargo adicional, y ahí se incorpora a cualquiera de las direcciones de su preferencia, al norte o al sur.

Entonces hay dos formas, los que vienen del oriente pueden esperar el autobús que los incorpore en una estación o bien hacer esa correspondencia a pie entre las dos estaciones, sin cargo adicional.

Entonces eso ha sido un gran rasgo de esta incorporación en esta integración del sistema y una característica que el Jefe de Gobierno señaló para el Sistema Metrobús.

A diferencia de lo que ocurre en todo el transporte de superficie, que si usted toma un microbús de Periférico a Barranca del Muerto y después va a cambiar hacia Insurgentes, cada vez que usted se sube a un microbús y cambia de ruta tiene que pagar, igual en la RTP, igual en transportes eléctricos, igual en los trolebuses, en Metrobús no, en Metrobús en analogía con el Metro no se cobran las correspondencias y el usuario con un solo pasaje tiene derecho al uso de los 50 kilómetros.

Los tiempos de recorrido, ya hablábamos un traslado entre Tacubaya y Tepalcates un microbús lleva más de dos horas, y si hablamos de viernes, viernes quincenales y viernes de lluvia ya ni se los platico, nosotros en cualquier día de la semana bajo cualquier condición meteorológica lo hacemos en 55 minutos.

¿Todo eso qué representa? Representa un ahorro en promedio para nuestros usuarios, porque no todos los usuarios hacen el traslado de punta a punta, pero en promedio nuestros usuarios ahorran 40% de su tiempo y ese tiempo se recupera en beneficio de la economía, en beneficio de sus familias, de ellos mismos y dicho sucintamente significa calidad de vida, que esa es otra de las apuestas de Metrobús, coadyuvar a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Tema de accesibilidad, es un tema muy importante para Metrobús. Ésta línea cuenta con accesibilidad garantizada, se hicieron grandes puentes como el que aquí se muestra para garantizar pendientes ligeras de no más de 6% y facilitar el acceso a personas con sillas de ruedas. En donde no se pudieron por las limitaciones del espacio, de la geometría de los corredores hacer estos grandes puentes con estas rampas que necesitan un gran espacio para desplegarse, se incorporaron elevadores para las personas con discapacidad, tienen por supuesto una entrada especial, una garita donde ellos tienen derecho a la gratuidad, como los adultos mayores de 70 años.

En los autobuses hay espacios definidos con botones que señalan al operador que una persona va a descender y en las estaciones hay el botón donde le indican que va a ascender, con una torreta que se ilumina, son grandes desarrollos; se adecuaron las banquetas adyacentes a las estaciones para permitir la fácil accesibilidad; se colocaron semáforos peatonales y semáforos con chicharra para personas invidentes; además todas las estaciones cuentan con guía táctil y tableros en braille para facilitarles a estos usuarios su ingreso. Eso ha sido muy gratificante para Metrobús, ver que cada día tenemos personas con discapacidad en silla de ruedas que usan el sistema y que volvieron a vivir en esta ciudad.

EL C. PRESIDENTE.- Hay un asunto ahí que sí me gustaría tocar porque en algunas estaciones este problema no está resuelto, entiendo que son las menos, pero en la parte por ejemplo del Distrito X, que es el distrito por el cual yo soy diputado, que es la estación Manuel González, la estación Circuito Interior, si no mal recuerdo, ahí seguimos teniendo un problema importante de accesibilidad porque no tenemos ni rampas ni tenemos elevadores. Entonces, yo sí quisiera pedirle que tomaran en cuenta este asunto porque me parece fundamental.

Yo entiendo que la accesibilidad al Metrobús en este momento está sobre el 80%, 85%, ese 15% creo que sí sería importante que tuviera un plazo o tuviera una fecha para que también los vecinos de esas zonas puedan tener la accesibilidad correspondiente, en particular me preocupa Manuel González e Insurgentes, porque yo he tenido muchas demandas de los vecinos de Tlatelolco, de los vecinos de Atlampa, de los vecinos de la colonia Santa María

Insurgentes que confluyen en ese cruce de este eje vial y la avenida Insurgentes, y creo que sí sería importante poder tener ahí los elevadores o los mecanismos correspondientes.

EL ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Tiene toda la razón, diputado. En la troncal principal de Indios Verdes a Doctor Gálvez 28 de las 36 estaciones tienen acceso, los que usted se refiere es ese diferencial en donde no se resolvió la accesibilidad, no se garantizó la accesibilidad.

Estamos trabajando con la Secretaría de Obras y Finanzas, porque la Partida de Fondo Metropolitano hay un monto para este tipo de obras; no son obras fáciles, toda la parte norte significa fundamentalmente elevadores, estamos hablando de varias decenas de millones para garantizar la accesibilidad cien por ciento en este tramo.

Quiero decirle que en el tramo de Insurgentes Sur la accesibilidad está garantizada cien por ciento y en la Línea 2 está garantizada la accesibilidad también cien por ciento. Tan es así que en los próximos días el Consejo Promotor de Personas con Discapacidad va a certificar la Línea 2 como cien por ciento accesible y tomamos nota de esto y yo le ofrezco hacer una gestión especial sobre este tema.

En cuanto al Sistema de Peaje, también cabe decir que Metrobús fue pionero en este tema en la ciudad. Nuestra tarjeta ha sido muy exitosa, tenemos más de 4 millones y medio de tarjetas vendidas y en uso cotidiano. El Sistema de la Línea 2 tiene 179 validadores, 142 torniquetes y 36 garitas. Por supuesto como lo mencionaba totalmente compatible con el Sistema de Insurgentes.

Tienen también todas nuestras estaciones cámaras de vigilancia, no excepción la Línea 2 tiene 36 cámaras de videovigilancia y un rasgo adicional para comodidad de nuestros usuarios es que tiene validadores de salto, ya los usuarios no tienen que esperar o ingresar su tarjeta en la máquina recargadora cuando sólo desean conocer su saldo, ahí la presentan y en cuestión de segundos conocen su saldo.

Para el inicio, es un rasgo también muy importante de la experiencia de Metrobús. El ingreso a la operación de la Línea 2 fue muy suave, muy terso, muy sutil. No fue gratuito, es un sistema ampliamente planificado, con meses,

incluso años de planificación, de estudio en cuanto a sus demandas, de revisión de los proyectos conceptuales, de revisión de los proyectos ejecutivos y de un dispositivo de operación para el inicio muy importante.

En el tema de recaudo, como íbamos a una zona nueva donde los usuarios tienen otra escolaridad y no han tenido contacto con Metrobús, me refiero a las zonas de Iztapalapa y de Iztacalco, desplegamos un operativo de 283 anfitriones, uno en cada máquina para enseñar a los usuarios a comprar su tarjeta, recargarla y presentarla en los validadores.

Este dispositivo de 281 anfitriones, 2 encargados de los módulos, 16 encargados de la venta de tarjetas y 24 técnicos, más todo el equipo de supervisión de la Gerencia de Recaudo de Metrobús, bueno, hizo posible que desde el primer día de operación el Sistema de Recaudo trabajara al cien por ciento y que no hubiera ningún problema con los usuarios.

Por supuesto, los habitantes de esta ciudad no necesitan mucho para aprender. El aprendizaje de los usuarios ha sido en unos cuantos días, par de semanas a lo más. La familiaridad con el sistema está garantizada y el uso ya es cotidiano, frecuente, sin ningún problema.

Al interior de las estaciones también se cuenta con una señalización amplia, mamparas informativas, letreros horizontales indicando direcciones, indicando servicios, planos de ruta, conexiones con el Metro y así como otros tipos de servicio, tenemos baños, sanitarios en varias de las estaciones, exteriormente también se despliega la información correspondiente al nombre de la estación.

En lo que se refiere la vialidad, la señalización de origen proyectada era amplia; sin embargo, por los incidentes que se presentaron en las semanas pasadas esto se ha reforzado de manera muy importante.

Hay 40 señales verticales restrictivas, de altura, 200 señales verticales que se han comenzado a instalar, esto es las nuevas señales que se están instalando, 34 horizontales que indican la altura máxima, 120 señales verticales prohibiendo el cambio de vialidad, 300 más señalando la prohibición de la vuelta la izquierda, o la de la vuelta derecha en su caso, pero no nada más son señales de prohibición, de lo que no se debe hacer, también hay señales indicativas de enseñanza de los usuarios, como esta, 40 señales desplegadas

de cómo dar la vuelta izquierda en los diferentes puntos; hay 200 señales horizontales restrictivas en piso señalando la exclusividad del carril del Metrobús; en la vialidad también hay 20 cruceros con la señal informativa nueva, 34 verticales de prohibición de motos, bicicletas y camiones de carga, 30 señales verticales exclusivas de carril del Metrobús, así como los dispositivos de protección civil, extintores, eliminación de emergencia, señalización horizontal y medidas de seguridad para el ingreso a los autobuses.

Igualmente se colocaron mil 230 semáforos vehiculares, 355 semáforos peatonales y las estaciones tienen 49 baños, en 28 estaciones, con instalaciones para personas con discapacidad, este es un nuevo servicio que se incorpora en forma pública gratuita en este momento a todos los usuarios de la Línea 2. Lo que quiero señalar es, ha habido un despliegue muy importante de señalización a lo largo de todo el corredor.

EL C. PRESIDENTE.- O sea, podemos decir que ¿en este corredor todos los cruces están señalizados en un sentido o en otro, las calles que atraviesan el eje para los vehículos que conducen o que circulan por estas calles o los vehículos que circulan por el eje?

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Están absolutamente señalados, como veía y como estaba aquí con las imágenes, está todo estricta y absolutamente señalizado, ¿con qué propósito?, con el propósito de facilitarle al Metrobús su operación y evitar estos incidentes que se presentaron en día pasados y mandar un mensaje muy claro, lo público sobre lo privado. El Metrobús o transporte público, que hoy día estamos transportando a más de 120 mil personas, sobre los vehículos particulares, los vehículos particulares tendrán que aprender a convivir y a respetar el Metrobús.

EL C. PRESIDENTE.- Perdón, como es mesa de trabajo y no es comparecencia, a la fecha ¿cuántos accidentes vehiculares hemos tenido?

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Ahora lo presento. El otro aspecto importante, aparejado al Metrobús, es la recuperación del espacio público, es la movilidad, la recuperación del espacio público. Tepalcates, si alguien tuvo oportunidad de conocerlo antes de Metrobús, era lo que vemos en

estas imágenes, la policía incluso no entraba a esta zona; paracaidistas, ambulantes que eran ambulantes, eran con construcciones permanentes, algo riesgo, estas son las imágenes de lo que era Tepalcates con Metrobús; hoy es una terminal de primer mundo, con dos plataformas de donde sale todos los días a las 4 y media de la mañana, se inicia el servicio con nuestras 75 unidades. Se reivindicó a los trabajadores del comercio ambulante de ahí, se hizo este CETRAM con estos locales, más de 100 locales para ellos, igualmente se hicieron intervenciones en diferentes jardines, los puentes peatonales que ya tenemos y la arborización y mejora en general del espacio público a lo largo de la Línea 2.

Igualmente –y aquí lamento que no estuvieran los diputados del PAN-, porque se ha hecho un gran esfuerzo de señalización, de difusión con mantas de gran formato, con más de 300 mil volantes previos a la implantación del Metrobús, 300 carteles previos señalándoles el trazo, las conexiones con el Metro, algunos elementos de identidad como gorras, botones, diferentes políticas informativas del sistema de peaje, del uso de las máquinas, de las diferentes rutas, de los diferentes carteles, igual información general de las transferencias gratuitas, de las correspondencias con la línea, carteles en gran formato, y también para los vehículos particulares volantes para promover la cultura vial, señalándoles cómo se debe convivir con el Metrobús, y este es el nuevo volante que estamos sacando para repartir con los automovilistas.

Entonces, diputado, yo aquí le doy una muestra de todo lo que se ha repartido y en esos volúmenes de cientos de miles repartidos previamente al inicio y durante el inicio para formar esta conciencia vial y este aprendizaje de la nueva Línea 2.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien.

EL ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Por si fuera poca cosa, se ha contado con un operativo permanente de más de 300 elementos de Seguridad Pública de las 06:00 de la mañana a las 21:00 horas en los cruceros más conflictivos por llamarlo de alguna forma.

Ha habido también el acompañamiento de un operativo de la RTP, 360 personas, importante operativo de grúas y auxilio mecánico durante el horario

de Metrobús, promotores de participación ciudadana, amigos viales, 100 personas de las 6 a las 12 horas también participando en esta tarea y ahora en lo que se refiere ya a la operación, a la puesta en marcha, señalar el aspecto de los incidentes.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Gracias ingeniero.

Voy a hacer uso de la palabra también utilizando la flexibilidad que ha hecho el Presidente de la Comisión para fijarme en algunos puntos, yo creo que es importante para esta Asamblea y sobre todo para los medios de comunicación el explicar todo el detalle de la operación lo cual me parece muy conveniente, pero me gustaría a mí centrarme en tres temas que los vimos incluso con los diputados del Partido Acción Nacional.

Primero, el asunto económico, la parte económica. Yo defendí en la Tribuna que esta es una empresa porque sé, me consta, usted me ha dado información, respecto a que esta es una empresa viable desde el punto de vista económico porque el punto de acuerdo que votamos en contra fue precisamente porque decían que en virtud de los accidentes que habían estado sucediendo y que según ellos no se había terminado completamente las estaciones y de dar el servicio, que fuera gratuito hasta en tanto que según ellos pues estuviera dando un servicio adecuado, que es a lo que nosotros básicamente nos opusimos en ese punto de acuerdo a que fuera gratuito. Ellos decían “le solicitamos al Gobierno de la Ciudad y al organismo que opera el Metrobús que sea gratuito”. Y en cambio nosotros les dijimos, bueno creo que primero habría que ver el asunto del Tren Suburbano, que de alguna manera está generando problemas a la Ciudad por mala planeación y que les decía, si no existiera el Metrobús de la Línea 1 y la RTP, que creo que ahí también no se ha valorado adecuadamente, están ayudando a que no sea un caso la terminal del Tren Suburbano ahí en Buenavista, que fue lo que nosotros argumentábamos.

Entonces sí me gustaría saber qué opina sobre esa cultura ahora del “no pago” que plantea el Partido Acción Nacional ante una empresa viable económicamente, un poco me gustaría los datos de la Línea 2, la inversión, cómo está operando en este momento, en qué etapa se piensa que ya se va a

tener una operación en números negros o si la tenemos ya en este momento, que es autofinanciable o en qué etapa se piensa hacer.

Después el asunto del Tren Suburbano ahí en la Estación Buenavista, que nos dijera cómo el Metrobús ha tenido que ayudar junto con la RTP a resolver ese problema y finalmente un tema que tiene que ver con la planeación de ésta y seguramente las otras 8 Líneas del Metrobús en lo que resta de esta administración y que tienen que ver con los estacionamientos gratuitos.

Mire, la Línea 5 del Metro fue planeada así, si nosotros recorremos la Línea 5 de Pantitlán hasta Politécnico, la idea era que muy cerca de las estaciones hubiera estacionamientos gratuitos o muy baratos. Todos ellos se han ido concesionando, en otros la policía los tiene, en fin.

Pero se da un fenómeno en el Metrobús, no sé si usted lo ha notado, yo sí porque igual pasa por el Distrito que yo represento, en la Línea 1, en la Estación Euzkaro se da un fenómeno para mí bueno en donde hay un estacionamiento de estos gratuitos que quedaron de hace tiempo, que está frente a la Prepa 9, y que mucha gente realmente ya se baja del automóvil porque deja su vehículo en ese estacionamiento que es gratuito, ahí frente a la Prepa 9 y de ahí se va a la Estación Euzkaro y atraviesa la Ciudad.

Yo he platicado con alguna gente porque coincidimos en el colegio ahí de nuestros hijos en Lindavista y me dicen: "Lo que pasa es que yo hago la cuenta de cuánto dejo de gastar en estacionamiento a don voy, de los litros de gasolina que me cuesta atravesar la ciudad y creo que el Metrobús es la mejor opción.

Entonces creo que sí sería importante que para las otras líneas se fuera viendo esta posibilidad de estacionamientos tal vez no gratuitos, pero que sí siguieran teniendo ese costo beneficio para los usuarios, porque de verdad estos sí es una política que ayudaría que la gente dejara de usar en algún momento el automóvil y no otras cosas que la verdad ahí sí yo apoyo mucho al Metrobús, esta política del transporte del Gobierno de la Ciudad y que en otras sí de plano sí tengo diferencias. No es motivo de esta comparecencia por supuesto, pero creo que en los días siguientes lo vamos a hacer entre el diputado Tomás Pliego y yo, donde para mí el transporte escolar no obligatorio no es un asunto

que sí haga que la gente deje de usar el coche. Eso para mí sí me parece un asunto más demagógico y de otro tipo de intereses.

En cambio el Metrobús creo que sí está ayudando mucho a que alguna gente dejen el coche momentáneamente y utilicen el Metrobús, yo sigo teniendo mi reconocimiento a este sistema de transporte que efectivamente creo que le está dando otra cara a la ciudad y le está dando un servicio digno, como usted lo dijo, de primer mundo, porque los ciudadanos del Distrito Federal sean de Iztapalapa o vengan del Estado de México o sean de Iztacalco creo que lo merecen y yo espero que se siga dando este servicio y creo que puede contar con el apoyo de los diputados que conocemos y que estamos comprometidos con el transporte en la ciudad.

Gracias.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Sí, diputado, tiene mucha razón en sus observaciones, que creo que son muy convenientes para fortalecer la movilidad en la ciudad.

El primer punto en cuanto a la gratuidad que solicitaba el PAN, es un absurdo total y absoluto. Nosotros desde el primer día de operación, el 16 de diciembre transportamos ya 90 mil pasajeros.

El Sistema estaba listo, estaba aprobado entonces no había ninguna razón lógica para que el sistema fuera gratuito o estuviera en prueba, no entiendo la argumentación. Yo creo que se cae por su propio peso.

Por favor el comparativo del Tren Suburbano. Sobre su otro aspecto que comentaba del Tren Suburbano, también, lástima que no estén los diputados del PAN porque, vea usted las pequeñas diferencias.

Tren Suburbano, más de 15 mil millones de pesos: Línea 2 del Metrobús con todo y los 75 autobuses, 1 mil 200 millones de pesos; tiempo de ejecución, 4 años, tiempo de ejecución del Tren Suburbano; del Metrobús, 1 año; operación, llevan 7 meses y han trasladado 73 mil pasajeros por día, es un dato de ellos. Nosotros en un mes, en el primer mes, estamos trasladando 106 mil pasajeros en diario, hoy estamos trasladando 120 mil pasajeros.

Ahí están las diferencias.

EL C. PRESIDENTE.- Y el costo que falta.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Y el costo. Ahora, hay aspectos también como señala usted importantes y responsables por cada parte de la Federación. Discutimos con ellos y acordamos unas medidas de mitigación por el impacto, porque estos números tenderán, cuando resuelvan ellos y terminen su sistema, tenderán a subir. Sin embargo, ya comienzan a llegar usuarios a Buenavista.

Esos usuarios, habíamos acordado se manejarían en una estación alterna, que estaría construida antes de iniciar las operaciones del Suburbano. Han incumplido en esa parte, no tenemos la estación concluida ni resuelto el paso peatonal que es muy delicado de ese eje, del Eje 1 Norte y de Insurgentes. Por eso Metrobús tuvo que destinar unas rutas especiales para atender a los usuarios que vienen del suburbano.

La RTP ante esas carencias y esos incumplimientos por parte de la Federación han tenido que dar en estos meses un servicio gratuito de conexión entre el Tren Suburbano y las estaciones Revolución y Balderas del Metro. Entonces eso es lo que cabe a ese aspecto.

Lo otro, si me permiten, lo iré comentando a lo largo de la presentación, y la retomo la parte de los incidentes donde quedamos en la presentación original.

De los incidentes este es el trazo total de la ruta, están marcados en estos puntos dónde se han presentado los 17 incidentes de colisión que hemos tenido hasta este momento.

¿Cómo se han distribuido? Bueno en la semana del 22 de diciembre al 28 se presentaron 3; del 29 de diciembre al 4 de enero 6; del 5 de enero al 11 de enero 5; en esta semana no tuvimos ninguno, y en las siguientes semanas hemos tenido algún incidente de colisión.

¿Cómo se distribuyen por día de la semana? Pues el día que más hemos tenido de estos incidentes ha sido el lunes, con 6 de estos episodios que se han presentado el lunes, 3 el martes, 3 el miércoles, 1 el jueves y 4 el viernes.

Igualmente una cuestión interesante es a qué horas se están presentando los incidentes. El 65 por ciento de los incidentes ocurren entre las 7 y las 11 de la

mañana en este tramo. ¿En qué sentido de o correlación? Porque también se especulaba que era por el contraflujo que se había establecido. El 64 por ciento de los accidentes se han presentado en el sentido natural del corredor, entonces no tiene que ver nada el que el metrobús tenga un carril de contraflujo en la cuestión de los incidentes que se han presentado.

EL C. PRESIDENTE.- O sea, ha sido en el sentido natural.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Natural, natural.

Tenemos también información muy detallada, porque es una cuestión que por supuesto nos preocupa porque nos distorsiona aunque sea momentáneamente la operación, entonces tenemos tipo de vehículos con los que hemos chocado. Por ejemplo para otro tipo de correlaciones, los blancos son con los que más se ha tenido algún tipo de colisión.

Si había alguna correlación también hemos buscado con vehículos foráneos o del Distrito Federal, bueno, pues son fundamentalmente vehículos del Distrito Federal.

También, y esta es la parte importante que tiene que ver con las responsabilidades y con lo que se ha señalado.

El 47 por ciento de las colisiones se han provocado por invasión del carril de metrobús, invasión del vehículo particular al carril del metrobús.

Vueltas en U el 12 por ciento y vueltas izquierdas el 23 por ciento. Si nosotros sumamos estos porcentajes estamos hablando de esos 3 conceptos que representan cerca del 80 por ciento.

EL C. PRESIDENTE.- O sea, vueltas en U y vueltas a la izquierda.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-Sí, vueltas en U, vueltas a la izquierda o invasión del carril. También cortes de circulación tiene un porcentaje del 6 por ciento.

La mayor son invasiones al carril o vueltas izquierdas prohibidas.

Estos son los tramos donde se han presentado los incidentes, 9 de 17, es decir, el 53 por ciento han operado en este tramo, entre el Periférico y Rojo Gómez, en este punto de Leyes de Reforma.

Entonces ahí por supuesto se están haciendo medidas adicionales a las que originalmente estaban planeadas, reforzar la señalización, reforzar con semáforos, reforzar con dispositivos de seguridad pública.

Otra parte importante de los incidentes se presenta en el tramo de Calle de Mier y Pesado y Avenida Universidad, y en particular entre Mier y Pesado la bajada del Viaducto y Avenida Cuauhtémoc. Aquí hemos tenido 29 por ciento de los incidentes, la mayoría por corte de circulación y vueltas prohibidas a la izquierda.

Pero esto es quizá de lo más relevante.

¿Cuál ha sido la responsabilidad de metrobús, y no lo digo yo, no lo dice metrobús, lo dicen los peritos ajustadores de las empresas aseguradoras? De estos 17, 16 de esos casos, es decir, el 90 y tantos por ciento, 99 por ciento de los casos es responsabilidad de terceros, sólo en uno se adjudicó responsabilidad al metrobús.

EL C. PRESIDENTE.- Los ajustadores de la contraparte y la del metrobús o...

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-Llegan los aseguradores de los dos, por supuesto nosotros tenemos aseguradores, asegurados todos los vehículos, y los aseguradores de los terceros que provocaron el incidente.

Entonces han aceptado su responsabilidad y han pagado a las empresas operadoras los daños, que afortunadamente siempre han sido daños menores, ningún autobús ha estado fuera de circulación por más de 24 horas, han sido rayones, ruptura de algún faro, facias que se reparan en cuestión de horas.

Lo que digo, esta imprudencia de los vehículos particulares, y ahí es donde reforzamos preferenciar lo público sobre lo particular, y ha sido instrucción del Jefe de Gobierno irnos con todo rigor en la sanción a los vehículos particulares que incumplan y nos provoquen estos incidentes, que son molestos, que retrasan el servicio y que pueden llevar, nosotros vamos con 160 pasajeros a bordo, entonces pueden causar lesiones, ha habido lesionados, lesionados ligeros afortunadamente, todos han sido dados de alta en cuestión de horas, pero que es una cuestión muy delicada.

Por ello hoy está informando la Secretaría de Seguridad Pública de un operativo adicional en la Línea 2, motorizado, con 15 motocicletas, más los 350 elementos, con la indicación de que no haya tolerancia alguna para los vehículos particulares; y se está promoviendo la reforma al Reglamento de Tránsito Metropolitano donde se refuerza la prohibición de la invasión al carril confinado y se sube la sanción de 20 salarios mínimos a 40 salarios mínimos, es decir será una sanción de cerca de 2,200 pesos con remisión irrestricta al corralón.

No nada más eso, estamos reforzando y modificando también las sanciones de la prohibición de las vueltas izquierdas y vueltas en "U" y la estamos equiparando a la invasión del carril confinado, entonces esas sanciones también tendrán un monto de 40 días y serán los vehículos remitidos al corralón. Eso manda claramente el mensaje de que aquí en este gobierno y en esta administración lo público va por encima de lo privado, y si no es a través de la conciencia que hemos desplegado informativa, con volantes y demás será a través de la sanción.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien. Quisiera pedirle que viéramos la primera lámina por favor, la segunda, la de los accidentes por fecha.

Exactamente no recuerdo en qué fecha inició operación este sistema en general, 16 de diciembre, quiere decir que durante la primera semana de operación no hubo ningún accidente, la segunda semana hubo tres, la tercera semana seis, la cuarta semana cinco, la quinta semana cero, la sexta semana uno, la séptima semana uno y la octava semana uno, son 17, de los cuales 16 han sido responsabilidad de terceros y una ha sido responsabilidad de Metrobús.

Dice usted que ya está toda la señalización colocada, instalada en los diferentes cruces de toda esta línea, que obviamente se tiene que reforzar, entiendo perfectamente esa parte. A mí me parece muy importante mencionar aquí dos aspectos fundamentales que me parecen importantísimos.

Desde mi punto de vista el arranque o el inicio de la operación de un sistema de esta complejidad en una vialidad que durante años se venía utilizando de otra manera, en perjuicio de quienes utilizan el transporte público, que es la

mayoría y dándole preferencia al automóvil, es lo que ha generado este asunto, que como podemos ver tiene que ver con la violación constante al Reglamento Metropolitano.

Yo creo que esta propuesta que hacen ustedes de aumentar las sanciones a través del Reglamento no está mal, yo creo que es correcto, sin embargo no creo que sea el único paso que debemos dar, porque ciertamente estaríamos viviendo o estaríamos observando una zona en donde el Reglamento Metropolitano se aplica cien por ciento, y eso es importante.

A mí me parece que un aspecto fundamental en todo este asunto, porque vienen otras líneas del Metrobús, viene el corredor cero por ciento emisiones y todo lo que en materia de vialidad el Gobierno de la Ciudad ha planteado para este sexenio, cosa que creo yo era uno de los grandes pendientes que teníamos en la ciudad, pero a mí me parece también importante que este Reglamento se aplique a cabalidad no nada más en el Eje 4 o en el Eje 1.

Yo he podido observar una laxitud en la aplicación del Reglamento, la gente habla por teléfono mientras va manejando, no usan cinturones de seguridad. Esos accidentes que ahora son relevantes porque ocurren en torno a la operación del Metrobús suceden diariamente en todas las calles de la ciudad y en la mayoría de los casos están relacionados con la violación al Reglamento de Tránsito.

Yo sé que usted no es funcionario de SSP ni le toca aplicar el Reglamento, pero hago esta reflexión con usted, porque ustedes están ahora bajo la lupa ¿Por qué? Porque son un sistema nuevo, operado por el gobierno, implementado por el gobierno y, bueno, todos estamos observando y eso es natural cómo está funcionando este sistema, pero resulta ser que en el resto de las calles de esta ciudad tenemos también violaciones constantes al reglamento metropolitano y por lo tanto accidentes, atropellados, etcétera; ya vimos el asunto, este desgracia que sucedió la semana pasada.

Entonces, yo creo que ése es un asunto, ingeniero, que me parece importante también se le traslade a las autoridades de la Secretaría de Seguridad Pública; porque es como decir en toda la ciudad yo puedo manejar como quiera, como quiero, hablar por teléfono, ir a acceso de velocidad, dar vuelta en donde está

prohibido, pero en la zona del Metrobús es como una zona libre pero al revés, es una zona de estricto aplacamiento o estricta aplicación del Reglamento.

Entonces, a mí me parece que la parte de la aplicación en el Reglamento Metropolitano es fundamental y a quien le toca aplicarlo, en este caso es a la Secretaría de Seguridad Pública y a nosotros los ciudadanos nos toca y nos corresponde cumplirlo, que eso también me parece fundamental.

Segundo para concluir, porque para mí este informe es completo y como Presidente de esta Comisión me aclara muchas dudas, me parece que sí es importante esto que usted comentaba de reforzar, efectivamente reforzar los señalamientos.

Yo lo confieso como capitalino tengo licencia de conducir, aunque no manejo mucho, pero es la primera vez que veo algunos señalamientos, hay señalamientos que yo nunca había visto antes, son señalamientos nuevos y qué bueno que vayamos construyendo una cultura de cumplimiento de los ordenamientos, pero sí me parece importante, de hecho usted ya lo comentó, que sí se refuerce estos señalamientos para que quede perfectamente claro qué podemos, qué no podemos hacer y sobre todo que se cumpla y quienes no lo cumplan, que lamentablemente somos la mayoría de los capitalinos, se nos haga cumplir a través de la aplicación del Reglamento por parte de las autoridades competentes.

Es una reflexión que yo dejo, repito, yo también lamento que los diputados promoventes del punto de acuerdo que han dado no sé cuántas conferencias de prensa sobre este asunto el día de hoy no hayan tenido la disciplina, la responsabilidad de venir a sentarse aquí a discutir con usted este asunto.

Yo de todas maneras considera que su presencia aquí ha sido importante porque, repito, al menos a mí me aclara muchas cosas y nos da oportunidad de intercambiar estos puntos de vista.

Considero que el Metrobús es un muy buen sistema de transporte masivo, que está funcionando bien, obviamente hay cosas que se tienen que ir corrigiendo sobre la marcha y que, bueno, finalmente es el principio de una modificación, una modernización de un transporte que hoy como el de los microbuses es dañino para la calidad de vida de los capitalinos.

Yo cumpliría dándole las gracias y recordarle por favor que no se olvide de la Estación de Manuel González a Insurgentes porque ahí hay muchos vecinos que están demandando desde hace mucho tiempo esta modificación. Solamente en Tlatelolco viven aproximadamente 40 mil habitantes, hay 90 mil departamentos, entonces supongamos que viven 2 personas ó 3 por departamento son aproximadamente 150, 180 mil habitantes que hacen uso del Metrobús.

Entonces, yo le agradezco mucho y le doy el micrófono por si usted quiere agregar algo a manera de conclusión o de algún otro dato.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- Agradezco su comentario, lo comparto, el reglamento es universal y de aplicación sin excepción.

Para concluir presentarle algunos resultados del sistema, de estas escasas seis semanas. En seis semanas de operación de la Línea 2 llevamos transportes 4.2 millones de pasajeros, no es poca cosas y eso venía a reforzar el comentario que le quería hacer al diputado...

EL C. PRESIDENTE.- Cuatro en la Línea 2 desde el 16 de diciembre, contra 17 accidentes.

EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.- 17 accidentes menores, 4.2. Estamos transportando hoy en día 120 mil pasajeros, 119 mil 938 pasajeros, fue el registro del viernes pasado, con tendencia hacia arriba, como se puede ver aquí. Tuvimos un periodo vacacional importante, pero la Ciudad y estas zonas están reactivándose.

Por favor la siguiente. Hay estaciones muy importantes, como es la estación Etiopía, Plaza de la Transparencia, que maneja más de 9 mil pasajeros en un día, la estación de Tepalcates también tiene ese orden de pasajeros y algunas otras estaciones intermedias como Iztacalco y Upicsa. En día hábil, de estos 120 mil pasajeros que transportamos, el sábado se transporta el 60% de ellos y en domingo el 38%.

La Línea 1 ha alcanzado máximos también muy importantes, de 348 mil pasajeros transportados en un solo día, en noviembre del año pasado, en viernes pasado estuvimos en niveles de 346 mil pasajeros, y a lo que quería

llegar es que en su conjunto vamos transportando hoy día en el sistema Metrobús 462 mil diarios.

Esta es la tendencia de comportamiento del sistema. En el año que acaba de concluir transportamos 90 millones de pasajeros, con respecto a los que transportamos en 2006, es una cantidad muy importante.

Otro aspecto importante es que Metrobús con capacidad para 160 personas, está desplazando 126 automóviles, la ocupación de un vehículo particular es de 1.26 personas por vehículo particular. Todos estos vehículos que vemos aquí, estos 126 caben en un solo autobús, entonces la ganancia ambiental es muy importante.

Se comentaba sobre el ahorro de gasolina. En el tercer año de operación en Insurgentes nada más el ahorro de gasolina por los pasajeros que han dejado su automóvil es de más de 10.2 millones de litros de estos pasajeros que han decidido, aquí está, 26% de nuestros pasajeros ha decidido dejar su automóvil y usar el Metrobús. Claro, no todos los dejan estacionados, ambientalmente lo que nos vale es que el automóvil ya no se mueva, pero este porcentaje que es del orden del 50% lo deja estacionado en su casa o estacionado en otro lugar, estos automóviles dejan de emitir y eso tiene una gran ganancia muy importante. Por eso decimos que 15% de nuestros usuarios ha dejado su automóvil y lo ha dejado estacionado, no lo ha pasado a su esposa, a su hijo y demás, entonces eso ha tenido este beneficio no nada más para la calidad del aire de la Ciudad, sino del planeta, una reducción importante de contaminantes, de gases de efecto invernadero, que se incrementará con el uso de diesel de bajo azufre.

Aquí viene también una solicitud para que usted como Presidente nos ayude a hacer un exhorto a la federación. Nosotros tenemos la tecnología de punta en los autobuses Euro 4, pero la federación ha incumplido con proveer a esta Ciudad de diesel de bajo azufre, lo está usando actualmente la RTP, la RTP tiene que recorrer 4 mil kilómetros, 2 mil de ida y 2 mil de regreso, a Ciudad Juárez para adquirir este diesel. Entonces tenemos la tecnología, la federación ofreció tener el combustible disponible el año pasado, se dio una prórroga para que estuviera disponible en la zona metropolitana en febrero de este año y se

ha incumplido esa parte, que es una parte muy importante, tendría un adicional de 3 mil toneladas por lo menos al año en gases de efecto invernadero.

En su conjunto el sistema Metrobús estará dejando de emitir a la atmósfera 80 mil toneladas de gases de efecto invernadero, en beneficio de la Ciudad y evitando el cambio climático.

Con esto concluyo la presentación.

EL C. PRESIDENTE.- Le agradecemos muchísimo, tomamos este punto en cuenta. Nada más sí le quiero recordar algo, porque me podrá usted confiar o solicitar que como Presidente se le haga este llamado al gobierno federal, sin embargo, recordemos que hay varios puntos de acuerdo por problemas generados por el tren suburbano en colonias como Santa María la Ribera, Atlampa, Guerrero que no han sido atendidos. Entonces me parece que hay por ahí unos oídos sordos y unos ciegos que ni nos ven ni nos escucha; sin embargo, veremos lo que es posible hacer desde acá y con todo gusto.

EL ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.- Si me permiten, como corolario para los diputados del PAN, si algo hablaban de las cuestiones de planeación del Metrobús, han venido a visitarnos de todos estos países del mundo, Centroamérica, Bogotá, que ha venido dos veces su Gerente General a observar el Sistema; Buenos Aires, Sao Paulo, Santiago, Nueva Delhi, Madrid, Beijín, Shangai y Dakar, pero lo que es más curioso, si el Sistema estuviera operando mal o fuera tan mal, ¿por qué han venido ciudades panistas como Guadalajara, León, Tijuana o Monterrey, a consultarnos y a aprender del Sistema? Entonces es curioso y ahí concluyo.

EL C. PRESIDENTE.- Bueno, pero si ahora andan criticando el transporte escolar y en Ecatepec, que está gobernado por el Estado de México, ahí se implemente también. Pero es otro tema.

Muchas gracias. Muy amable.

