

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL  
IV LEGISLATURA  
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



**SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO**

**Comisión de Transporte y Vialidad**

*Mesa de Trabajo con el ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F.*

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Salón Luis Donaldo Colosio Murrieta**

**22 de mayo de 2008**

*Presidencia del C. diputado Tomás Pliego Calvo*

---

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Buenos días.

Primero que nada la bienvenida al ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Metrobús, a sus asesores, asesoras; diputados de la Comisión de Transporte y Vialidad, asesores, trabajadores de la Asamblea.

Vamos a dar inicio a esta mesa de trabajo con la presencia del responsable del Metrobús por parte del Gobierno de la Ciudad en esta Asamblea en el marco de los trabajos de la Comisión de Transporte y Vialidad.

Con respecto al Metrobús, de acuerdo a la última sesión de la Comisión de Transporte y Vialidad hay varios temas que seguramente los diputados aquí

presentes vamos a tratar, aprovechando la presencia del ingeniero Guillermo Calderón, de manera tal que primeramente le daríamos la palabra, ingeniero, para una primera exposición y posteriormente haríamos una ronda de preguntas, observaciones y comentarios por parte de los diputados aquí presentes.

Dado que es una mesa de trabajo no se requiere quórum, de manera tal que, repito, vamos a dar inicio y para ello le damos la palabra.

**EL ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-** Muy buenos días, diputado Tomás Pliego, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad; diputado Jacobo Bonilla, diputado Sergio Cedillo, espero se integren los demás diputados de la Comisión pronto.

Como siempre, es grato estar en esta Comisión y es grato compartir las experiencias, resultados y avances de Metrobús.

Sin más preámbulo, si me permiten, voy a dar curso a la presentación que preparamos para ustedes y estaré por supuesto a su disposición para cualquier comentario u observación que gusten hacernos. Por favor.

Comienzo señalando que la prolongación del Corredor Insurgentes es el nuevo tramo de Metrobús que corre desde San Angel hasta la estación de El Caminero. Este nuevo tramo incorpora al sistema 8.5 kilómetros, tiene ocho estaciones nuevas construidas, dos terminales en cada uno de sus extremos y da servicio a las delegaciones de Alvaro Obregón, Coyoacán y fundamentalmente Tlalpan, permite la transferencia del Metrobús a la troncal principal actual y permite también una correspondencia muy importante en Periférico, donde hay un intercambio de pasajeros también muy importante, da continuidad al corredor y atiende a zonas habitacionales en servicio del sur del Distrito Federal.

Las obras se iniciaron el 31 de mayo de 2007 y concluyeron en marzo de 2008, el 13 de marzo fueron inauguradas, fue el primer día de operación formal de este corredor. Cuenta, como decía, con ocho estaciones y dos terminales, cinco puentes peatonales, 21.1 kilómetros de carril de concreto hidráulico. Aquí hago el primer señalamiento, por especificación y norma de Metrobús a partir de la experiencia de la troncal principal en Insurgentes hemos establecido con la

Secretaría de Obras que cualquier nuevo tramo de Metrobús tendrá que venir obligadamente en concreto hidráulico para garantizar la fluidez del Metrobús, para garantizar la durabilidad y también la conservación de los vehículos.

Ha habido adecuaciones importantes en diez puntos de este corredor, hubo un cambio vial en las calles de Corregidora y Ayuntamiento, que no nada más vinieron a mejorar la circulación de Insurgentes y los requerimientos de Metrobús, sino que mejoraron en general la circulación de esta zona. Hubo la construcción de una gasa vehicular en el extremo sur, casi a la incorporación con la autopista México-Cuernavaca, que también es una obra muy importante, instalación de 30 semáforos vehiculares y peatonales modernos, con cronómetro, equipo de control de acceso también de última generación.

La otra cuestión que por especificación de Metrobús tendrá que ser, es así en este nuevo corredor y tendrá que ser así en los nuevos corredores, es garantizar la instalación de dispositivos para la accesibilidad a personas con discapacidad. Todas nuestras estaciones de Metrobús de este corredor en adelante aseguran el 100% en accesibilidad en silla de ruedas, ya sea a través de rampas como la que vemos aquí, esta es la rampa que se construyó en el Campus universitario, o a través de elevadores, entonces eso está garantizado, lo cual ha llevado a que el Comité Promotor de Personas con Discapacidad y otras organizaciones, como Libre Acceso, se han congratulado y han señalado que el Metrobús es el sistema más avanzado y que ha respondido a sus requerimientos.

Para la operación se compraron 26 autobuses adicionales, 18 los está manejando los antiguos concesionarios de la Ruta 1 que se agruparon en la empresa que llama Red Cuauhtémoc, S. A. y 8 es lo que corresponde a la participación de RTP en este nuevo tramo. También hubo un cambio de imagen, los autobuses y la imagen nueva de Metrobús corresponde a la que se ve en la imagen y que ha sido de mucha aceptación por parte de los usuarios.

Para el operativo de arranque hubo una coordinación entre RTP, participación ciudadana, delegaciones y entró realmente tersa la operación de este corredor,

tanto en lo que significa la operación de los vehículos como el aprendizaje de los usuarios como la confiabilidad de los sistemas de control de acceso y peaje.

¿Cuáles han sido los resultados? Aquí está a la vista la aceptación que se ha tenido del corredor. Iniciamos el 13 de marzo con la inauguración, que era un jueves, el viernes hubo libre acceso, tuvimos un pico importante, después vino la etapa de Semana Santa y vacaciones y a partir del regreso de vacaciones, la segunda semana de vacaciones los pasajeros que se han transportado han sido muy consistentes, del orden de entre 55 y 56 mil pasajeros en día hábil.

Estos puntos que vemos aquí corresponden a los días hábiles de la semana de lunes a viernes, estos intermedios a los sábados y estos corresponden a los domingos. Entonces ha sido una operación ya muy consistente.

Es de destacar la reducción en los tiempos de recorrido que se logró sólo en este tramo, se hacía en condiciones normales en cerca de 50 minutos, nosotros lo garantizamos en 21 minutos bajo cualquier condición. Ahora, en condiciones meteorológicas adversas de lluvia o viernes quincenales, la salida a Cuernavaca, el tramo entre San Ángel y la ciudad de Cuernavaca uno podía hacerlo en más de hora y media, nosotros lo garantizamos todos los días, en todas las condiciones meteorológicas en 21 minutos, lo cual ha sido reconocido en los hechos por parte de los vecinos de Tlalpan que son los usuarios fundamentales.

Muchos de los vecinos que fueron quejosos en una primera instancia veían afectada la vialidad al segregar un carril exclusivo para Metrobús, hoy son usuarios contentos de Metrobús, y además usuarios satisfechos también en la parte familiar, muchas de las familias o adolescentes viajan en Metrobús los fines de semana a destinos como Perisur, plaza Cuicuilco, o en su bicicletas los domingos al Campus universitario; los domingos, como es sabido, se permite el acceso de bicicletas al Metrobús y con las facilidades que tenemos de accesibilidad todo mundo puede llevar su bicicleta en el Metrobús.

¿Cómo se ha comportado el ingreso? El ingreso, esta era la expectativa, esto es el ingreso que hemos tenido en estas semanas de operación en el corredor Insurgentes, el inicio de operaciones fue el 13 de marzo, el 19 de marzo entró en

vigencia una nueva tarifa de 3.50 a 4.50. Eso es lo que corresponde al tramo nuevo.

La troncal principal entre Indios Verdes y San Ángel ha sido también muy consistente, del orden de 260 mil pasajeros. Las cifras que vemos son los promedios semanales, los puntos son la diferencia entre lunes y viernes, hay una diferencia de pasajeros, el lunes es históricamente el día hábil de menor afluencia y el viernes el de mayor afluencia, los sábados son los días intermedios, estamos hablando de cerca de 140 mil pasajeros y los domingos son el día de menor afluencia con cerca de 80 mil pasajeros.

En cuanto a las ventas semanales, bueno aquí se ve el comportamiento que traíamos, el efecto de la Semana Santa y el efecto de entrada en vigor de la nueva tarifa, pues se da en automático un incremento en las ventas de peaje.

En su conjunto entonces el corredor, las líneas inferiores marcan la barra amarilla de la izquierda la afluencia de pasajeros en la troncal principal Indios Verdes-San Angel y la roja la prolongación de San Angel a El Caminero y la curva señala ya los acumulados. Estamos manejando en promedio semanal del orden de 315 mil, 320 mil pasajeros en día hábil, lo cual bueno supera incluso la afluencia diaria de varias líneas del Metro.

Los ingresos semanales por venta de viajes, aquí se ven también reflejados, ya en forma integrada, bueno con los escalones típicos del periodo de Semana Santa en donde además hubo un día adicional de asueto por el 21 de marzo, los puentes del primero y cinco de mayo, pero en general ha sido muy consistente los ingresos y los pasajeros transportados.

En cuanto a los kilómetros ofertados, buenos pues hemos tenido a lo largo de los años un crecimiento paulatino de la demanda del orden del 4 por ciento anual y un incremento de la oferta de más del 21 por ciento con respecto a los kilómetros que originalmente ofrecíamos.

Aquí se ve muy claramente cuántos kilómetros estábamos ofreciendo en el 2006, 7 millones; en el 2007, 2.6 millones, y en lo que llevamos de este año que rebasará en 21 por ciento la expectativa ya del año anterior. Bueno esto obedece

a la entrada del nuevo corredor, pero también a la demanda y la necesidad de ofrecer mayor oferta de servicios por las ocupaciones que algunos momentos tenemos alta, y por supuesto este incremento de recursos, de kilómetros ofertados y de autobuses, tiene un impacto financiero sobre el sistema que ahora se cubre con el aumento de la tarifa.

Hay otro aspecto importante de Metrobús que es el componente ambiental muy destacable. En la parte del corredor de la Troncal principal, como ustedes saben, este es el segundo año, estamos corriendo el tercer año de un convenio suscrito con el fondo español de carbono, donde hemos sido el primer proyecto a nivel mundial en comercializar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Tiene fundamentalmente el efecto en dos grandes parámetros, uno es el cambio tecnológico, es decir los vehículos viejos que sustituimos y ya en Insurgentes hemos sustituido más de 470 vehículos de más de 15 años y altamente contaminantes por la flota que tenemos actualmente de 132 vehículos articulados, modernos y de la especificación más estricta.

El otro, el cambio modal, que se refiere a aquellos pasajeros que han dejado su automóvil y han preferido usar el Metrobús.

¿Entonces como se ven estos balances? Bueno en Metrobús las estimaciones que se hicieron, las mediciones que se hicieron, hablaban de que se estaban emitiendo 33 mil 300 toneladas de dióxido de carbono equivalente, que es como se define a los gases de efecto invernadero.

Con Metrobús estamos sólo emitiendo 10 mil 600 toneladas. Entonces hay una reducción muy importante para la calidad del aire, no sólo del corredor y de la zona metropolitana, sino del planeta, porque estos son los gases que tienen efecto sobre el cambio climático global del planeta.

Entonces Metrobús, la ciudad, hace su aportación para evitar el cambio climático del planeta.

La otra componente tiene que ver con el cambio modal. Sólo me detendré en estas dos, de nuestros pasajeros, y estoy hablando de la troncal principal y estos son los datos de 2006 y de 2007, son los pasajeros que usaban taxi y que se han

cambiado a Metrobús y los que usaban vehículos particulares y ahora se han cambiado a Metrobús.

Entonces la primera cuestión importante a destacar es que año tras año se viene incrementando el número de usuarios nuestros que decide dejar el automóvil y usar el Metrobús.

En el 2006, era el 9.6 por ciento; en el 2007 ya subió al 14 por ciento.

Pero estas reducciones de emisiones son emisiones en este momento verificadas, lo serán certificadas en el corto plazo y son validadas por el panel intergubernamental de cambio climático. Entonces el panel intergubernamental de cambio climático se satisface con simplemente decir que tenemos pasajeros que han dejado su automóvil, sino me pide una comprobación de qué ha pasado con ese automóvil, si el automóvil lo dejé de usar yo, pero se lo paso a mi esposa y ahora mi esposa ruletea o hace más viajes que yo, entonces el cambio global como es balance planetario pierde.

Entonces de nuestros usuarios, de ese 14 por ciento, el 63 por ciento, es decir, dos terceras partes manifiesta que lo ha dejado en su casa y eso es lo que realmente se contabiliza para Metrobús como una reducción efectiva neta a la emisión de gases de efecto invernadero.

Entonces eso traducido en bióxido de carbono equivalente, representa 18 mil 700 toneladas. Entonces el balance global por cambio tecnológico, son estas 22 mil 700 toneladas, más por cambio modal, los que dejan el automóvil, 18 mil 700 toneladas, menos un efecto de aquellos usuarios que antes usaban un transporte más limpio como el Metro y que usan el Metrobús, ahí pierde el Metrobús con ese sistema de transporte que se considera una fuga, entonces eso me cuenta en contra, por lo cual la reducción neta del sistema será de 38 mil 200 toneladas. Eso ya ha sido reconocido y estaremos recibiendo el pago del Fondo Español de Carbono vía el fiduciario Banco Mundial las próximas semanas.

Esto es la troncal principal, éste es el balance que llevamos reconocido en este panel intergubernamental de las Naciones Unidas, 67 mil toneladas que se han dejado emitir de gases, de efecto invernadero, reducido el calentamiento global del

planeta; la expectativa con el corredor actual, es que a estas 38 mil 200 toneladas se sumen 12 mil toneladas adicionales que vienen a reducirse con la incorporación de los 8.5 kilómetros del tramo nuevo de insurgentes, la destrucción de 136 microbuses en ese tramo, sustituyéndolos por sólo 26 vehículos articulados de la condición ambiental de punta a nivel mundial. Entonces ese es el balance.

Ahora en el aspecto tarifario, el Gobierno del Distrito Federal, Jefe de Gobierno a acelerado claramente los lineamientos que tienen que cumplir para autorizar cualquier cambio de tarifa; una es la renovación del parque vehicular.

Nosotros sólo en la troncal nueva, hemos sustituido 136 microbuses de más de 15 años por 26 autobuses. Entonces la tasa de sustitución que está ahí a la vista es muy importante.

En su conjunto, Metrobús ha sustituido más de 470 microbuses de más de 15 años, obsoletos, contaminantes y riesgosos, por una flota actual de 130 autobuses.

Hay que ofrecerle algo adicional al usuario. ¿Qué estamos ofreciendo nosotros? Una extensión de 8.5 kilómetros con la construcción de 8 nuevas estaciones, 2 terminales, un carril de la mayor especificación y adecuaciones viales importantes, puentes peatonales, donde no hay rampas hay elevadores, de este tramo de Insurgentes hay 8 elevadores ya en funcionamiento, un sistema moderno de peaje.

Hay una cobertura, nuestros usuarios con un solo pasaje de 4.50 pueden recorrer 30 kilómetros de punta a punta. Aquí de punta a punta entre la salida a Pachuca y la salida a Cuernavaca que son estos 30 kilómetros, igualmente ha habido una reducción muy importante en los tiempos del traslado.

La condición estándar, este trayecto se hace en más de dos horas y media, nosotros lo garantizamos en una hora con veinte minutos. Otra vez, cualquier día de la semana, bajo cualquier condición climatológica lo garantizamos, ¿y por qué lo podemos garantizar?, porque tenemos ese carril exclusivo.

Reducción de tiempos de traslado, eso es lo que refería hace un momento, más del 35 por ciento. Seguridad en el traslado, estadísticas de la Secretaría de Seguridad Pública señalan que coleteada en operación de metrobús, los accidentes viales, colisiones o atropellamientos se han reducido en más del 25 por ciento.

Características de accesibilidad a discapacitados. En este nuevo tramo ciento por ciento aseguradas para personas con silla de ruedas, hay guía táctiles para personas con discapacidad visual y hay señalamientos luminosos en la mayoría de los autobuses que operan en este sur para personas con sordera. Entonces es una parte importante de la población que hay que pensar, hay que satisfacer y hay que promover la equidad en el transporte para este tipo de personas.

Igualmente hablando de equidad, hemos establecido con el resto de los temas de transporte público que maneja la ciudad la equidad de género en el transporte, segregando un vagón importante para el uso exclusivo de mujeres, que ha sido muy bien aceptado y muy respetuosamente también aplicado.

¿Cómo nos vemos nosotros con respecto a otras tarifas de servicios equivalentes? En Londres un servicio equivalente cuesta 50 pesos, en Ottawa 32 pesos; en París 25 pesos, en Nueva York 21 pesos, en Madrid 16 pesos, nosotros 4.50.

¿Cómo nos vemos con respecto al resto del país? Coahuila 5.50, Monterrey 6 pesos, Aguas Calientes 5 pesos, Guadalajara 5 pesos, Cancún 7 pesos, Puebla 5.50, Estado de México 5 pesos; y el tren suburbano, que tiene una longitud inferior a la nuestra, los 30 kilómetros, entra con una tarifa de 12.50, casi tres veces más que lo que nosotros estamos ofreciendo por 30 kilómetros.

El 19 de marzo entra en vigor esta tarifa, la tarifa no se actualizaba desde el inicio de la operación, estaba en 3.50, fue un incremento de casi el 30 por ciento, el 29 por ciento.

¿Pero qué hubo a cambio, además de la infraestructura? El parque vehicular creció de manera muy importante de la troncal principal que iniciamos en 2005 con 80 autobuses tenemos ya 102 en operación, más los 30 adicionales para la troncal

Insurgentes, se incrementó en más de 27 por ciento el parque vehicular; se ofrecen más kilómetros, se ofrece un mejor servicio. Además, fuimos también impactados por el alza considerable de los combustibles y por los efectos devaluatorios o de reevaluación en su caso de todo eso, lo que impacta en la tarifa.

En encuesta de opinión realizada por el Periódico Milenio en abril de este año, señala que el metrobús después del concepto sacar a los ambulantes del Centro Histórico, es el de mayor reconocimiento e impacto en la ciudadanía. Entonces es una cuestión que a nosotros nos enorgullece y nos compromete para seguir trabajando en este sentido y mejorando el servicio. Eso sería lo más importante.

¿Qué viene para el metrobús? A futuro viene la entrada ya inmediata del tren suburbano. Ahí se ha trabajado, negociado con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Federal y con el concesionario CAF, la medida de mitigación del recurso para comprar 12 vehículos ya articulados, son vehículos de mayor capacidad, pasan nuestros vehículos de tener una capacidad de 160 pasajeros a tener 240 pasajeros.

Entonces también hemos solicitado la construcción de una estación alterna en Buenavista porque la afluencia de pasajeros va a ser muy importante. Nosotros en metrobús fundamentalmente servimos a la cuenca de Ecatepec, a la cuenca noreste, y el suburbano va a traer nuevos usuarios de la cuenca noroeste, que es la zona de Cuautitlán, nuevos pasajeros para la ciudad y para el metrobús, por lo cual necesitamos de estas dos cuestiones de medida de mitigación.

El cruce es un cruce riesgoso, va a serlo más con esta afluencia, entonces se ha solicitado un puente peatonal en Insurgentes y el Eje 1 Norte, y todas estas medidas debían haber estado hechas y cumplidas antes de la entrada en operación del suburbano, no fue así, es un hecho que va a entrar. Entonces para apoyo del impacto que tendremos la RTP va a brindar un servicio express gratuito de Buenavista al Metro Revolución y al Metro Balderas, para evitar el desbordamiento del metrobús fundamentalmente en lo que llegan los vehículos ya articulados y en lo que se construye la estación alterna en Buenavista.

Igualmente, se comprometió la parte federal a la construcción de una pasarela de interconexión con la Línea B que se está iniciando sus trabajos y obras viales adicionales como un paso a desnivel en el Eje 4 Norte.

Actualmente esto es Insurgentes, aquí está la Estación Buenavista, que tiene ya hoy antes de la entrada del tren suburbano una afluencia muy importante de 11 mil pasajeros por día, la tendrá más cuando lleguen los pasajeros del suburbano. Entonces por eso se acordó construir aquí una estación alterna para el metrobús con un servicio dedicado de Buenavista hacia el sur, que es el destino de viaje de los usuarios que vendrán en este servicio.

Igualmente, a futuro aquí correrá un tranvía moderno hacia el Centro de la ciudad también para enlazar y permitir la continuidad de viaje del tren suburbano y se tienen previstos aquí ya los espacios para el tranvía moderno.

En esta parte, que es un cruce peligroso, se construirá un paso elevado de estas características para facilidad de los peatones.

Entonces, eso es esencialmente parte del servicio que dará la RTP para los pasajeros del suburbano que tengan necesidad de entrar a la línea del Metro para desplazarse al centro, habrá un servicio gratuito que brindará la ciudad para dejarlos en esta posición y en la estación Balderas del Metro.

Entonces, qué más se ha hecho. Durante 2007 se iniciaron los trabajos de Insurgentes Sur, que ya fueron concluidos, se iniciaron los trabajos del Eje 4 sur que ahora presentaré sus avances y Metrobús, aparte los esquemas conceptuales de operación de los corredores, ha dado el acompañamiento a la Secretaría de Obras en la parte de los proyectos ejecutivos, de seguimiento de las obras, a transportes y vialidades en la parte de la negociación y concertación con los diferentes concesionarios de los corredores, aseguradora pública en el diseño de medidas para adecuación del tránsito, a gobierno en la atención de quejas vecinales o de otra índole y a las delegaciones políticas en ese mismo aspecto para difundir las características del Metrobús y atender alguna demanda ciudadana.

El corredor que se encuentra ahora en curso, es un corredor también importante, comienza a integrar el sistema Metrobús en una red ortogonal, corre desde el occidente en Tacubaya hasta el oriente en Tepalcates en la avenida Zaragoza. Tendrá 34 estaciones, dos terminales. La demanda se estima del orden de los 140 mil pasajeros. Atiende a delegaciones importantes como Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Iztacalco, Iztapalapa, y se interconecta con las líneas 1, 2, 3, 7, 8, 9 y A del Metro y está previsto se interconecte con las líneas Periférico, Eje 3 Oriente Central Insurgentes del propio Sistema Metrobús.

Los avances globales es de un 31 por ciento en el tramo de Tacubaya UPICSA. Aquí vemos los avances que hay en los intertramos del carril confinado, muchos tienen un altísimo grado de avance, superior al 90 por ciento; faltan en algunos casos hacer el tramo del cruce de avenidas importantes, se hizo la semana pasada el de un sector de Insurgentes, se hará éste el fin de semana el del otro tramo para ir cerrando ya todo lo que es la continuidad del carril confinado en Metrobús.

Los avances de las estaciones Tacubaya, Macedo, Lasalle, aquí se aprecia. Hubo un inconveniente con la empresa que estaba construyendo en este tramo, se rescindió el contrato y ya entró en actividades hace varias semanas una nueva empresa.

Esto es lo que corresponde al tramo entre la Estación Amores y Américas en la Calzada de Tlalpan, también avances que se han reactivado en forma muy importante y entre Andrés Molina y UPICSA.

Finalmente, el tramo entre Rodeo y Tepalcates, que es la estación Terminal, lleva un 25 por ciento de avances.

Aquí operaremos con la RTP, con GMT y con concesionarios de las rutas 11, 27, 49 y 53. Serán desplazados 222 microbuses y 30 autobuses, 71 trolebuses que serán sustituidos por 70 autobuses articulados de alta característica ambiental.

Diputados, es lo que había preparado para informar a ustedes. Estoy a sus órdenes para cualquier comentario o aclaración.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muy bien. Le damos la bienvenida al Vicepresidente de esta Comisión, diputado Antonio Lima Barrios y al diputado Agustín Guerrero.

Vamos a dar inicio. En primera instancia le daríamos la palabra al Secretario de esta Comisión, al diputado Jacobo Bonilla Cedillo.

Como es una mesa de trabajo, repito, no hay necesidad que sea todo tan acortonado, como suele ser, entonces empezáramos con usted y continuamos en la medida que los diputados vayan solicitando la palabra.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Muchísimas gracias. Ingeniero Guillermo Calderón, sea bienvenido una vez más a esta Asamblea Legislativa en un esfuerzo de buscar comprender bien este sistema de transporte que tiene parte de gobierno y parte política de RTP, que es una empresa que coordina los trabajos de CISA y de RTP y ante nuevamente un clamor de los usuarios del Metrobús que están en contra del alza de la tarifa del Metrobús, porque no hay una contraprestación directa de seguridad o de calidad de servicio en todo el Metrobús.

Comentarle que me parece, salvo que usted lo puede explicar mucho mejor, hay una gran diferencia en lo que se sabe dentro de la manera en que se maneja el Metrobús, a lo que usted nos dice en cuanto a la tarifa. Usted dice que la tarifa se ajusta básicamente por tres elementos, que el impacto de la fluctuación que ha tenido el Euro, el alza del combustible y también el nuevo corredor que se ha estado dando, la extensión del corredor Insurgentes, cuando platicando con amigos dentro de la administración del Metrobús y amigos de la empresa CISA, se nos comenta que básicamente se hace el ajuste a la tarifa por elementos principales: porque siempre se les ha dicho que tanto RTP como la empresa Metrobús en sí está en déficit, en números rojos porque no habían planeado bien la cantidad de usuarios con la tarifa que se había ofertado, y nos dicen que esa era una de las principales razones y, la otra, que porque la cantidad de recurso que se necesita para invitar a las líneas, a los concesionarios a que participen en RTP no era rentable si no se tenía una tarifa adecuada.

Finalmente yo quisiera que usted nos explicara cómo se divide esa nueva tarifa, el ajuste de esa nueva tarifa, cómo se divide en cuanto a los gastos, cuánto se va para la empresa Metrobús, cuánto se va para la empresa CISA y cuánto se va para RTP.

Una vez más la duda, yo no sé si necesitamos que RTP sea parte de Metrobús, porque finalmente RTP va a estar creciendo en los próximos ramales, en las próximas rutas de Metrobús y yo no sé si realmente lo necesitamos, es decir para qué queremos tener un control por parte del gobierno si el gobierno de manera autoritaria y de manera arbitraria nos aumenta la tarifa a todos los usuarios sin dar una sola explicación adecuada de por qué el aumento a la tarifa.

Leíamos nosotros con mucho cuidado y con mucha atención la Gaceta cuando se publica el alza de la tarifa y realmente se nos dan diversos criterios pero ninguno que tiene que ver con las cuentas, como se hace en una familia o como se debe hacer en un gobierno, que se necesita tanto recurso más para poder subir la tarifa, sin embargo nos suben la tarifa, el servicio sigue siendo igual, no hay respeto y seguridad a los adultos mayores, no hay respeto ni seguridad a las mujeres.

Ese camión que usted comenta que es especial para las mujeres, realmente no pasa a los horarios adecuados. Hemos tenido la oportunidad de estar constantemente en las instalaciones de Metrobús, por cierto no hemos sido muy bien recibidos como quisiéramos, pero vemos que el Metrobús se convierte en una sardina y que la tarifa que nos dan no es recíproca al servicio que se nos ofrece.

Acepto y entiendo lo que usted nos comenta en cuanto a la extensión del Metrobús, me parece adecuado, yo no podría más que felicitar la extensión del Metrobús y me parece adecuado que están haciendo más Metrobús en el Distrito Federal, pero no entiendo para nada, no entiendo el por qué el alza de la tarifa en el Metrobús, y yo le pediría a usted que nos diga en qué equivale ese dinero y para dónde se van a ir esos nuevos millones que finalmente van a estar ustedes recaudando, por qué se aumenta la tarifa y cómo está constituida.

También hay algunos datos que quisiera yo comentar con usted. Finalmente ustedes dicen que tienen un 20% más de lo esperado, y viene en la exposición

que usted nos dice, lo cual representaría 20% más del recurso, espero no nada más en usuarios sino 20% más del recurso. Entonces, si esto ha sido todo un éxito no podría yo entender por qué si han tenido más usuarios de los que ustedes esperan, por qué entonces el aumento de la tarifa, si supuestamente ustedes ya habían proyectado ese ingreso para ustedes.

Yo creo que no hay comparación para nada en un proyecto que han construido los tres gobiernos, tanto el Gobierno Federal, el Gobierno del Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal, del Suburbano, del Ferrocarril Suburbano con el Metrobús. Usted comentaba algo de la tarifa de tres veces inferior, yo diría que el Ferrocarril Suburbano tiene más de tres veces mejor tecnología, tiene más de tres veces mejor la seguridad y tiene una visión metropolitana impresionante, que es la suma de los tres gobiernos. Lo comento porque usted lo comparó.

Yo creo que tanto los dos transportes son buenos y finalmente a los dos transportes podemos apostarle, podríamos apostar a un Metrobús no contaminante con los nuevos recursos que nos va a dar estos convenios de la Unión Europea o el gobierno español, que pertenece finalmente a la Unión Europea y seguramente de ahí vendrán esos recursos.

Entonces, yo quisiera escuchar esas reflexiones que yo he hecho, las respuestas a las reflexiones que yo he hecho para decirle a los usuarios el por qué del alza a la tarifa y por qué no tenemos mejor comodidad y mejor seguridad en el Metrobús.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Diputado Secretario Jacobo Bonilla, muchas gracias por su intervención.

Diputados, hay otros temas también a tratar con el ingeniero Guillermo, obviamente en torno al Metrobús. Yo plantearía que las intervenciones que hagamos, en tanto no se agote el tema, sean referentes al asunto de las tarifas, que es lo que ha planteado el diputado Jacobo Bonilla.

Le voy a dar la palabra al Vicepresidente de esta Comisión, diputado Antonio Lima Barrios.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Gracias, diputado Presidente.

Ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, bienvenido.

Efectivamente, creo que el tema da para varios puntos de vista y un poco lo que acaba de señalar el diputado Presidente, sí yo creo que sería importante irnos a la parte técnica, pero creo que también es importante hablar del asunto de las tarifas, yo lo quiero señalar así.

Primero, creo que la explicación que nos ha dado del problema que se va a presentar en Buenavista, que ha sido sujeto de discusiones en esta misma Comisión, incluso el diputado Espino, aprobamos un punto de acuerdo en donde se le solicita al Gobierno del Distrito Federal el evaluar la posibilidad de extender la Línea 2 del Metro hacia Buenavista precisamente previendo esta circunstancia. Sabemos el costo que eso implicaría. Preguntarle, en el caso de la estación Buenavista, ¿qué parte de los gastos que aquí ha señalado de las obras se tienen que hacer para mitigar y dar alguna salida a esa problemática que va a representar la inserción del tren suburbano al Distrito Federal? ¿Cuánto estaría aportando el gobierno federal para estas obras y cuánto tendría que estar absorbiendo el Distrito Federal? Creo que eso es importante para ponerlo como parámetro.

El otro parámetro importante tiene que ver con al tarifa del tren suburbano, efectivamente, según lo que sabemos, el tren suburbano va a costar 12.50 una vez que esté en operación, y sobre ese tema yo creo que es importante destacar que en la Ciudad de México se hace un esfuerzo muy grande porque se le dé a la gente un buen servicio al precio más accesible posible, es el caso del Metro, que incluso ahí hemos tenido discusiones al interior de la propia fracción, en donde hay quienes señalamos que sí se tiene que actualizar, porque significa un esfuerzo adicional a la economía de la gente, a la gente que menos tiene, pero también es necesario fortalecer ese sistema de transporte en la Ciudad de México, y es el mismo caso del Metrobús, donde yo creo que el incremento que se dio en este momento tiene una explicación técnica que usted nos ha dado y yo diría, en el caso del incremento de los combustibles, la pregunta sería ¿si este incremento

que en este momento se dio qué requeriría, para cuánto tiempo nos da y en tanto qué variables no cambian? Me refiero particularmente a los costos de operación que se estarían elevando por la situación económica en general que tiene el país.

Lo que tiene que ver con lo que usted nos está planteando de las otras líneas, me parece conveniente también el que se nos explique que se busca una red ortogonal que de alguna manera es darle seguimiento a una definición que desde los años setentas se dio en la Ciudad de hacer los ejes así con ese trazo ortogonal, y actualmente las líneas del Metro y en este caso las líneas del Metrobús. Pero entonces yo diría, obedece más a una cuestión de la traza urbana, en este caso de una red ortogonal de vías, o tiene que ver con la encuesta origen-destino, porque ahí sigue siendo mi queja y la he planteado en las ocasiones en que han comparecido aquí diversos funcionarios, en donde les decimos se había dicho que las nuevas líneas del Metrobús estarían más en función de los resultados de la encuesta origen-destino, por lo que ahora en las semanas anteriores se dio a conocer públicamente, me parece que la decisión fue más con esta traza urbana y no necesariamente de la encuesta origen-destino, de tal manera que quien en su momento nos dijo eso creo que no nos dijo adecuadamente cuál era la circunstancia.

El otro asunto tiene que ver con el transporte de taxis, ahí es un tema que yo en esta Comisión he retomado desde el inicio de esta Legislatura y los compañeros del gremio no me han podido explicar el fundamento legal o técnico por el cual sobre Insurgentes no pueden captar pasaje. Lo estamos investigando, pero me gustaría qué opinión le merece el que, efectivamente, el Metrobús ha desplazado a todo lo que significaba el desplazamiento a través de microbuses en la zona de Insurgentes y ya nos ha expuesto aquí las mejoras que eso ha significado.

Pero también ha habido una realidad. La gente sobre todo de Insurgentes Sur pues tiene un nivel socioeconómico quizás mejor por el tipo de empleo en el que está el área de servicios, servicios financieros, etcétera, y también requiere valorar más su tiempo, de tal manera que a veces es de acuerdo a su tiempo dicen yo prefiero pagar un taxi que me acerque más a mi lugar porque efectivamente entre

una estación del Metrobús y otra, o inclusive hacia adentro de las zonas de oficinas donde labora.

Entonces la pregunta ahí concreta sería, ¿qué opinión le merece el que pudiera autorizarse a los taxis el que pudieran servir de ese enlace entre las estaciones del Metrobús hacia las zonas, hacia dentro de las colonias? Sería las preguntas que yo tendría.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Bien, gracias diputado.

Reiterar, yo también estoy interesado en hablar sobre el impacto del Tren Suburbano en la zona norte de la Delegación Cuauhtémoc, tenemos dos grandes temas aquí, uno es ese y el otro es el de las tarifas. Yo reitero, para que en el momento en que de respuesta, usted, pudiéramos ir por tema.

Diputado Agustín Guerrero.

**EL C. DIPUTADO AGUSTIN GUERRERO CASTILLO.-** Muchas gracia diputado Tomás Pliego.

Muy buenos días.

Yo quisiera concretarme al asunto de las tarifas porque tenemos los diputados de izquierda la convicción de que es una obligación de nuestros gobiernos, de cualquier gobierno, pero particularmente de nuestros gobiernos, el facilitar, el trabajar para que las desigualdades sociales de oportunidades en fin tiendan a ser menores, tiendan a cerrarse. Esa es una filosofía que guía la actuación de un gobierno de izquierda y de una representación de izquierda, porque el mercado por si mismo genera desigualdades. No es fácil explicarle a la gente como un pueblo con tantos millones de mexicanos en pobreza extrema tal vez el de mayor número de pobres en América Latina, tenga a uno de los hombres más ricos del mundo, tenga concentrado la riqueza en 4 ó 5 familias muy poderosas económicamente, o sea estas desigualdades tienen que ser atemperadas por la acción de gobierno, por beneficio de la propia nación y del propio sistema.

En ese aspecto las políticas públicas permiten incidir en estas desigualdades y permitir que amplios sectores de la población no lo tengan en condiciones todavía más extremas porque a través de las políticas públicas, del gasto público se equilibran condiciones de oportunidades, de desarrollo.

En ese aspecto muy importante ubicar lo que gasta una familia capitalina en transporte, de los ingresos que cada semana, cada mes, se tienen; el transporte es parte de la canasta básica para la movilidad hacia el trabajo, hacia la escuela, hacia la visita de las familias, o sea el transporte es básico y requiere y ha requerido desde hace mucho tiempo de políticas públicas que en lo que tiene que ver con el transporte público, de subsidio directamente y puede, como dice el diputado Antonio Lima, traemos una discusión en términos de las tarifas del Metro, pero todos sabemos que no podría ir en términos de los costos reales de operación las tarifas o por encima de eso, porque sí tendría un impacto brutal en la economía de las familias. Hay que ponderar, hay que trabajar en estas tarifas, pero bajo esta visión de las cosas.

Está por otro lado el servicio concesionado, el servicio público de pasajeros concesionado a particulares, que en este esquema que se nos está planteando de las líneas de Metrobús es, entre otras cosas, busca sustituir las unidades de microbuses en un convenio de participación con los propios ex concesionarios de microbuses ahora en estas líneas de Metrobús.

Está entonces el tema de las tarifas nuevamente que en el caso del servicio público concesionado de microbuses, se está discutiendo ya y yo espero que pueda estar aprobado para este periodo extraordinario, una iniciativa que me parece que puede ser también materia del Metrobús, que es el asunto de indexar a la tarifa, porque si no cada vez que hay un incremento en la tarifa hay que explicar, que el aumento de las refacciones, que al aumento de los combustibles, que la inflación, que ya subió el petróleo, que subió, etcétera, y siempre se le puede encontrar.

Lo cierto es que cuando uno quiere explicar, justificar una acción, pues razones sobran, siempre hay, ahorita se puede plantear de que llevábamos 3 años sin

ajustar la tarifa, hay rezagos acumulados y bueno pues se requiere, pero la preocupación es un poco en la conclusión a la que llega el diputado Lima, es decir, ahorita ya está este ajuste y cuanto nos va a durar, ya está a 12 meses, 15 meses, 2 años, otros 3 años, y cuando venga otra vez este tema, nuevamente viene una polémica política porque efectivamente comparar tarifas de aquí con otras entidades, todos sabemos que la Ciudad de México es una ciudad barata con relación a otras en la inmensa mayoría de los servicios, lo hemos visto, aquí el agua comparado con, nada más Naucalpan, aquí a ladito, ni tan si quiera tenemos que ir hasta el norte del país que hay escasez.

La misma agua que nos surte a nosotros aquí en la Ciudad de México, es la con la que se surte Tlanepantla, Naucalpan, Cuautitlán, y las tarifas son de al tres por uno, nada más, siendo la misma agua y las mismas redes de distribución del Cutzamala. Luego a veces resulta un tanto hasta molesto comparar porque da pie a muchas otras cuestiones.

Me parece que pudiera ser una salida que incluso evitaría estar aquí, cada vez que hay un aumento de tarifas estar discutiendo, por qué no indexarlas también, o sea por qué no de una vez en esta iniciativa de reforma que está en esta Comisión de Transporte, que tiene que ver con el transporte público concesionado, por qué no incluir también que cada año de acuerdo a la inflación, si la inflación fue del 3 por ciento se actualiza la tarifa, con una ventaja que ya tiene el Metrobús con relación al microbús, la tarjeta.

Nosotros ya tenemos tarjeta para el Metrobús, está la del Metro, ésta es la del Metrobús, bueno ya la del Metro, ¿traes una nueva? Ya traemos, también traigo la del Metro.

Pero la ventaja de la tarjeta que es recargable, es que te puede cobrar fracciones, entonces si la tarifa aumenta de 4.50 a 4.85 o a 4.87 no hay mayor problema, o sea se recarga y cada año se actualizan las tarifas de manera automática sin tener que otro elemento que el índice de inflación que nos presenta el Banco de México a nivel nacional y pues así está, ni tenemos por qué pelearnos ni tenemos por qué

decir, oye subió el combustible; no, no, no, simplemente se actualiza la inflación como en muchos casos.

Además en este asunto del ingreso, de la distribución del ingreso, ya llevamos varios años, dos décadas por lo menos, que los ingresos promedio de la mayoría de la población, están en el vértice de la inflación, o sea la revisión de los contratos colectivos año con año o los bianuales, es en función de la inflación.

En algunos casos como aquí en el Distrito Federal, para los trabajadores del gobierno, pero no así para los trabajadores privados, pues está este asunto de la inflación más dos puntos, pero es la excepción, esa no es la regla. La regla es pues lo que es de inflación, ahí te va de incremento y vemos cómo son contados aquellos sectores de nuestra población que tienen un ingreso por encima de lo que la inflación va marcando año con año. Entonces digamos es un promedio que nos está rigiendo al grueso de la población, claro hay otros sectores que tienen mejores posibilidades, pero esos no son los usuarios del Metrobús, esos no son.

Los usuarios del Metrobús traen su ingreso en función de la inflación anual, o sea ahí ésta es la regla. Y si esa regla ya está operando por la realidad, por una imposición de la realidad, yo creo que sería prudente poder ahora valorar esta opción de que las tarifas del metrobús se indexen a la inflación año con año y nos podríamos estar, podríamos platicar de otras cosas, la ley ortogonal o estadios, o sea todos estos otros temas, pero esto sería un tema de resuelto y que toda la gente lo entendería muy bien, o sea toda la gente, no tienes que dar una explicación si subió tu ingreso 4 por ciento, pues subió tu tarifa 4 por ciento y santa paz.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Bien. Vamos a darle la palabra la palabra para que dé respuesta usted o comente sobre estos temas.

Posteriormente abriríamos una segunda ronda en donde podríamos concretarnos a los otros temas. Yo en particular repito, quiero plantear aquí un asunto relacionado con el impacto del tren suburbano y lo que el gobierno de la ciudad o metrobús va a hacer a efecto de equilibrar esta situación.

Entonces tiene usted la palabra.

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.**- Muchas gracias.

Primero, para dar respuesta a los comentarios del diputado Bonilla, señalarle que no son nada más el efecto de la alza en combustibles o lo que originó el incremento en la tarifa; señalaba que desde hace más de 33 meses no se había actualizado y tiene que ver con lo que señala también el diputado Guerrero, no se había actualizado la tarifa del usuario y sí se habían incrementado considerablemente los insumos y los materiales para los operadores del transporte, por un lado.

Por otro lado, no es nada más eso el efecto de incremento en la tarifa, estamos ofreciendo más kilómetros y más autobuses y mejores autobuses. Eso se tiene que pagar.

¿Cuánto más estamos ofreciendo de junio de 2005 que entramos en operación a marzo de 2008 que se incrementó la tarifa? Bueno, incrementamos en 65 por ciento el parque vehicular, pasamos de 82 vehículos articulados, y cada vehículo articulado cuesta actualmente 3.5 millones de pesos, pasamos de 80 vehículos articulados a 132 vehículos articulados.

Esos, parte de esos vehículos articulados, y ahí voy contestando su segunda parte, los paga en el caso del organismo público, la RTP, se pagan con recursos fiscales del propio organismo de transporte. Pero en el caso de los concesionarios privados se paga con recursos del sistema, porque de otra forma no sería posible sufragar esos gastos. Entonces ese es un efecto muy importante.

El otro efecto muy importante además de los señalados en la tarifa, tiene que ver con la calidad del servicio que se ofrece a los usuarios. Ahora le estoy ofreciendo 50 por ciento más de tramo de trayecto en su traslado, pasa de 20 kilómetros a 30 kilómetros, entonces es un 50 por ciento más de incremento en el servicio.

Los kilometrajes se incrementaron en más del 30 por ciento, y ese kilometraje es un costo también para el sistema que hay que sufragar con esto.

¿De qué tamaño fue para el sistema metrobús el alza de la tarifa? El alza fue de 1 peso, de 3.50 a 4.50, y la cuenta es muy fácil, no como se ha dicho en algún otro momento en algunos otros medios, el aumento fue de 1 peso por pasajero y al año transporte 70 millones de pasajeros, entonces el incremento fue de 70 millones de pesos anual. Así de fácil es la cuenta.

Ese recurso no se está usando para sufragar o para financiar otras áreas del gobierno, se está usando para el propio sistema de metrobús, para los conceptos que ya he señalado y para poder precisamente, como en el caso del 75 por ciento del transporte que ofrece metrobús es privado, actualizarles, como bien dicen los diputados, sus gastos y sus tarifas. De otra forma sería insostenible y entonces pondríamos en riesgo el sistema mismo de metrobús.

Nosotros no podemos permitir que las empresas operadoras privadas, me refiero a ellas porque la RTP está garantizada su calidad y funcionamiento, entren en un periodo de deterioro por falta de recursos financieros. Entonces tenemos que garantizar esa parte del servicio.

La otra cuestión, el modelo financiero del sistema metrobús tenía alguna consideración de que metrobús recibiría una parte de la participación en la tarifa. Hasta antes de este aumento no había sido posible que eso sucediera, la tarifa estaba en los límites.

Ahora con este incremento, y esa es una buena noticia para metrobús y para todos, se pudo disponer de 8 millones de pesos a partir de este incremento de la tarifa.

¿Para qué se usan esos 8 millones de pesos? Para mejorar los sistemas de supervisión, mejorar los sistemas de administración de metrobús, todo eso está comprometido; y porque además también los señores diputados así lo decidieron en el presupuesto que nos otorgaron, que parte del costo de operación de nuestro personal fuera sufragado con recursos propios. Afortunadamente así sucedió.

El otro punto que señalaba el diputado Guerrero y el diputado Lima Barrios con respecto a la tarifa también es muy relevante, el impacto social. No podemos ser insensibles a incrementos de tarifas que traigan un impacto fuerte sobre la

población, por lo menos entre el 20 y el 30 por ciento del ingreso de las personas de 3 y 5 salarios mínimos se destina al transporte, es una parte importante, y como bien señalaban, en la Ciudad de México el transporte es barato.

Las comparaciones son odiosas, no quise por eso poner en la misma tabla lo que cuesta el transporte en estados de menores ingresos económicos como Chiapas o Oaxaca, donde el transporte, el univiaje, cuesta 5 pesos o más; estados tan deprimidos como aquellos. Entonces, aquí el transporte es barato.

Nuestro sistema tiene una particularidad: no somos iguales que RTP ni que el Metro ni Transportes Eléctricos, tenemos un participante privado que debemos cuidar, que es una parte de la sociedad, es un proyecto público privado en el que estamos comprometidos.

No podemos tampoco abrir, creo yo, los subsidios que otorga el Gobierno del Distrito Federal al transporte público. Actualmente hay un subsidio importante para el Metro, subsidio para la RTP, para transportes eléctricos. No debemos, sería una política tarifaria creo irresponsable, abrir un hoyo presupuestal en la ciudad para que a final de la administración, además de todo, hubiera un subsidio adicional para Metrobús.

A mí me parece una idea muy importante la que propone el diputado Guerrero de indexar la tarifa. De alguna forma sí está prevista en las concesiones que ha otorgado Metrobús. No lo podíamos hacer y por ahí viene el reclamo de uno de los operadores, de CIS, que no le podíamos actualizar, pero está previsto en las concesiones la actualización de ellos, pero no estaba prevista la actualización del ingreso de Metrobús.

Entonces, una vez que establezcamos las tarifas de equilibrio, de la técnica contra la comercial, en ese momento que entre en operación un factor de indexación que parece que elimina todas las discusiones posibles y evita los rezagos en la parte tarifaria.

Lo de los taxis, regresando al comentario del diputado Antonio Lima Barrios, tienen autorizado cargar. ¿No tienen autorizado?

**EL C.** .- (Fuera de micrófono)

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.-** Por supuesto la idea de que operen, porque en la práctica así lo están haciendo como alimentadores del sistema, es bienvenida.

No sé si dejé algo pendiente. Si no, les agradezco.

**EL C. PRESIDENTE.-** Damos inicio a la segunda ronda. Yo quiero iniciar con el siguiente planteamiento.

No veo yo de qué manera el Gobierno de la Ciudad, particularmente el Metrobús, va a absorber el impacto que va a generar el inicio de la operación del Tren Suburbano el día 1º de junio, si es que inicia, porque lo cierto es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes viene inaugurando esta obra que no está concluida, hace 2 años, incluso Fox siendo Presidente de la República quería inaugurarla, pero fue tan ineficiente la labor de esta Secretaría Federal que no nada más no concluyeron la obra, que no pudo inaugurar Fox y que no terminan de poder inaugurar.

Hace poco hubo un recorrido de funcionarios federales, del Gobernador del Estado de México, un recorrido, o sea una pantomima ahí para diluir el impacto de la no inauguración de esta megaobra, que además ya trae una cantidad de observaciones de una auditoría que realizó la Auditoría Superior de la Federación impresionantes, sobre todo en materia de la técnica con la que fue construida esta obra.

Recientemente firmaron otro contrato con ustedes, el Gobierno de la Ciudad, a través del cual están entregando 300 millones de pesos, en una primera entrega, que entiendo que ya se hizo, fueron 75 millones de pesos, cuando el recurso para las obras de mitigación, que por ley se tiene que entregar derivado de los estudios de impacto ambiental, urbano y de vialidad, habla de aproximadamente unos 600, 800 millones de pesos.

Ustedes están planteando aquí que las principales medidas de mitigación son 12 biarticulados, una estación altera a Buenavista, considerando estación para

tranvía, puente peatonal en Insurgentes, RTP servicio exprés gratuito, etcétera. Obviamente no les va a dar tiempo, aún con el dinero en la mano, de construir estas obras, nunca, de ninguna manera, no hay físicamente en términos reales tiempo para que ustedes puedan concluir estas obras antes de que el impacto genere o disminuya la calidad de vida de todos, eh.

Los que están pagando casi 13 pesos por utilizar el Tren Suburbano, que van a llegar aquí tienen que volver a pagar para seguirse trasladando, ni de los vecinos, ciudadanos residentes que viven en la zona, y yo no sé si con este dinero les alcanza para realizar estas obras.

De manera tal que mi primera pregunta sería: ¿Cómo lo van a resolver, ingeniero, de qué manera ustedes va a resolver un asunto que no es cien por ciento su responsabilidad y que hasta ahora es que cuentan con los recursos para iniciar los trabajos de mitigación que debieron haberse iniciado también hace muchos años?

Yo soy diputado local por ese distrito, abarca toda esa zona en donde la obra está impactando de una manera sumamente negativa, particularmente Atrampa, Guerrero, Tlatelolco y Santa María La Ribera, el impacto ha sido brutal, terrible, sobre todo en la zona norte, la parte de Atrampa, en donde hay una incidencia delictiva altísima y unos niveles de marginación también muy marcados.

Tenemos ahí, entre otros problemas, que la estación Buenavista y la estación Manuel González están sumamente distantes. Entiendo yo, y me gustaría que usted me corroborara esta información o corrigiera esta información, que la distancia que hay entre estas dos estaciones es la excepción, no la regla, o sea entre el resto de las estaciones la distancia no es la misma distancia que hay entre estas dos estaciones.

Entonces, preguntarle, plantearle, segunda pregunta: ¿Sería posible que entre Manuel González y Buenavista, bajando el puente de Nonoalco Tlatelolco, antes de llegar a Buenavista, pudiera ubicarse otra estación que facilitara el traslado de los ciudadanos que residen en la colonia Buenavista y Santa María La Ribera dada la problemática que están enfrentando?

A la fecha hemos disminuido ese impacto con el apoyo de CISA y la intervención de la Secretaría de Transportes y Vialidad que han implementado una ruta temporal para los vecinos que ahí viven y que están prácticamente aislados por todas las megaobras que genera el Tren Suburbano.

Por último, cómo se explica que la obra del Tren Suburbano, que ya va por los 1,600 millones de pesos, de acuerdo a la Auditoría Superior de la Federación, cuando fue una obra programada para 600 millones de pesos, miento, 6 mil millones de pesos, 6 mil millones de pesos se programaron y ya va por los casi 14 mil millones de pesos, o sea es una cosa, perdón diputado, yo sé que tiene que ver con tu partido, pero ahí está la Auditoría Superior de la Federación, no es un invento mío, ahí están las observaciones, los señalamientos que se han venido haciendo y que evidentemente no han sido atendidos y que casualmente además lleva a cabo una empresa casualmente de origen ibérico, una gran casualidad. Pero a mí lo que más me indigna, me molesta y me preocupa, más allá del problema que tenemos que resolver de la movilidad en general es el de mis representados como representante popular; los puentes peatonales no se han hecho porque no había dinero para las obras de mitigación, la gente se cae, están mal alumbrados, no son eficientes, hablo de una cosa tan elemental como es. En la colonia Atlampa y Santa María la Ribera se han reducido banquetas, que medían 2.50 a 70 centímetros, y cuando quieran, vamos. En Flores Magón e Insurgentes, por ejemplo.

De manera tal que yo preguntaría, ingeniero, ¿con quién tendríamos que hablar, desde su punto de vista, o con quién vamos a tener que hablar para revisar con estos primeros 300 millones de dólares, qué otras obras de mitigación se van a hacer para tratar de revertir o disminuir el impacto en la comunidad de esa zona? Por ejemplo, en Atlampa no hay mercado, el mercado de Santa María la Ribera está prácticamente tronado porque ya no va nadie, porquen o hay acceso, y así puedo poner muchos ejemplos.

Entonces, ir de lo general a lo particular en cuanto al impacto del tren suburbano en la Ciudad de México, particularmente en el sistema de transporte Metrobús, los

tiempos de construcción de estas obras de mitigación y con quién es necesario que nos reunamos para también definir si es viable esta nueva estación del Metro, porque aquí nada más se contempla un puente peatonal, supongo que la Secretaría de Transportes y Vialidad trae también otras obras de mitigación, pero sí es importante que eso nos vaya quedando claro. Porque ahora es noticia, se comenta, se dice, hay declaraciones por aquí, hay declaraciones por allá, pero yo quiero ver qué va a pasar el día cero en que arranque el tren suburbano, que algún día va a tener que arrancar, aunque lo han tratado e inaugurado 20 veces, y empiecen a llegar miles de personas sin que existan las obras de mitigación mínimas, elementales para absorber el impacto del traslado, de la movilidad de millones de personas todos los días.

Lo comentó el diputado Lima, aquí se aprobó un punto de acuerdo para que se hiciera un estudio y evaluar la construcción de una mini línea del Metro que ayudara a desahogar a toda la gente que llega por esa vía. Sin embargo, a la fecha no tenemos datos concretos sobre esta situación que es un reto, es un conflicto para la Ciudad, para el gobierno de la Ciudad, para los ciudadanos, los ciudadanos del Estado de México, los municipios conurbados colindantes que también a través de sus presidentes municipales se han quejado enormemente, y por supuesto en general para la movilidad de la Capital del país. Es todo.

¿Alguien más desea tomar la palabra?

Tiene usted la palabra.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Evidentemente todos se enteraron que la tarifa del Metrobús subió 29%, mientras que la gasolina estuvo en un aumento de 2.44 centavos, 1.66 al diesel, es decir, fue un aumento menor; 36 centavos de enero de 2008 a junio de 2009 va a aumentar 36 centavos. Es decir, creo que este es un dato que no nos ayuda a justificar lo de la tarifa.

Y yo me sumo a lo que ha comentado el diputado Agustín, que ya lo habíamos comentado varias veces aquí en la Asamblea Legislativa, yo creo que el tema de la tarifa no debe ser un tema oscuro, no debe ser un tema que se resuelva con un plumazo, sino tiene que ser un tema abierto, realmente un transporte como el

Metrobús los beneficios y las cosas que luego no son buenas, merece un precio y merece que todos lo conozcamos.

Entonces yo quisiera, ingeniero Guillermo Calderón, que a lo mejor usted nos pueda decir cómo están divididos los 4.5 pesos que se pagan, es decir, adónde se va tal o cual dinero, cómo está dividido ese dinero y que se haga público, yo creo que así todos entenderíamos que alguien en el Distrito Federal ha estado jugando mañosamente con las tarifas, porque Marcelo Ebrard comenta que el bolsillo de los capitalinos es muy importante y que por eso mantiene la tarifa del microbús, pero la tarifa del Metrobús no la mantiene, como que ésta sí se ajusta, según los comentarios de ustedes, adecuadamente. Entonces ahí hay una forma diferente de pensar. Yo sí creo que la tarifa tiene que ser pública y que tiene que ser abierta, para evitar que el gobierno o cualquier gobierno de cualquier ciudad empiece a jugar con el tema de la tarifa y que juegue hasta de una de manera electoralmente.

El tema de la tarifa, primero habría que buscar que se haga el ajuste real a las tarifas en el Distrito Federal y una vez teniendo el ajuste real, ahora sí ya se puede indexar al juego del mercado, si no, hoy día tu pones en el mercado el aumento que se tiene en el mercado a diferencia del estancamiento que ha tenido la tarifa del microbús, bueno pues no le solucionas el problema en lo absoluto.

Por eso creo que el tema del Metrobús, el tema de la tarifa puede ser bien tratado, amigos, compañeros de la Comisión, puede ser bien tratado en ese foro que ya llevamos más de dos meses aprobando aquí en la Comisión que no hemos podido dar paso a este y yo me imagino que también a esos comentarios de deficiencia se refiere el diputado Tomás, que desgraciadamente tenemos al ingeniero Guillermo Calderón pues dos meses después de que aprobamos que viniera, yo sí creo que es un dato de ineficiencia, no del ingeniero Calderón, sino de la Comisión de Transporte porque evidentemente no se giraron los oficios, y finalmente estamos buscando darnos cuenta de lo que pasa en el Metrobús y saber cómo está creada esta tarifa.

El Metrobús, palabras más, palabras menos, es un monopolio que corre por Insurgentes, lo cual no nos da una opción diferente de transporte en Insurgentes. Es decir ustedes nos dieron, como es costumbre, en materia de transporte el aviso en fechas vacacionales, fiestas navideñas, fiestas de Semana Santa para que no nos diéramos cuenta y recibir a los trabajadores, a los usuarios después de la Semana Santa o después de Navidad con la agradable sorpresa de una tarifa nueva para el Metrobús, pero es importante, ingeniero Guillermo Calderón, que tomemos en cuenta esto, porque es finalmente este gobierno de izquierda que ya se ha comentado aquí, el que debe buscar poner ese control entre las tarifas y tiene que ser abierta la tarifa para que todos conozcamos y evitar que si el gobierno tiene el control del Metrobús, sea el gobierno que nos haga la tarifa y no tengamos otra opción de transporte.

Yo creo que finalmente lo que está generándose es que una opción de transporte al Metrobús, un sistema que puede alimentar a las diversas cadenas que se van a hacer de Metrobús, pues va a ser el taxi que finalmente va a empezar a generar un servicio diferente del que actualmente se da y va a pasar a ser un sistema alimentador del Metrobús.

Bueno pues sí comentar que es importante que nos diga exactamente estos 4 pesos con 50 centavos se dividen para que nosotros podamos hacerlo público y decírselo a los usuarios: les subimos el precio porque tanto dinero se va a para RTP, tanto dinero se va para CISA y si esa es una empresa y se tiene que buscar que sea negocio, entonces es normal y tiene que ser todo este público. Yo creo que esto aligeraría mucho la toma de decisiones del Gobierno del Distrito Federal y a nosotros como usuarios y a nosotros también como revisores, el tema nos ayudaría mucho a apoyar el Sistema de Transporte del Metrobús.

Creo que hay que poner mucho cuidado en todo el concreto hidráulico que se ha estado poniendo en los ramales del Metrobús, en los corredores del Metrobús, porque me parece que es de muy mala calidad, me parece que hay lugares en donde los vecinos, bueno es lo que se ha dicho por parte de la empresa, que los vecinos hacen uso del cemento y porque no está bien cuidado, pero lo que sí se

ve reflejado es que hay una mala calidad en el concreto hidráulico y yo le pediría que pusiéramos atención en este tema.

El Metrobús es un sistema de transporte que puede mejorar muchísimo y que podríamos nosotros apoyarlo en mucho.

Ahora, el tema del Ferrocarril Suburbano, yo creo que valdría la pena que busquemos el acercamiento con algún funcionario del Gobierno Federal, yo creo que todo se hubiese agilizado mucho si los gobernantes se hubieran sentado a tomar un café y poder platicar de éste y varios temas más que hay sobre la mesa, porque finalmente hay un gobierno al cual hay que pedirles cuentas y con el cual platicar.

Es importante conocer, lo digo a los integrantes de la Comisión de Transporte, toda la historia de este Ferrocarril Suburbano porque el primer gobierno que se atrasó en dar sus pagos fue el Gobierno del Distrito Federal, se tardó como año y medio, dos años en dar los primeros 500 millones de pesos y una vez más es el primero que está atrasado en realizar todas las obras de mitigación del Ferrocarril Suburbano. Pero si quiere el diputado Tomás lo podemos platicar en otra reunión y podemos seguir platicando sobre el Metrobús.

Habrá que recordar que el Metrobús ha sufrido muchos cambios y en su andar ha tenido que hacer ajustes en sus políticas, como fue la implementación del concreto hidráulico cuando no lo habían planeado, cuando también la aceptación de la nueva recaudación con este 20 por ciento que no habían planeado que se iba a aceptar.

El Metrobús ha tenido que irse ajustando y me parece bien que los ajustes sean en bien de los usuarios.

Sí creo, ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, que el confort dentro del Metrobús tiene que mejorar mucho, sino realmente pareciera que es un servicio como de RTP porque no hay un confort como el que los usuarios quisiera y la tarifa posiblemente, sólo posiblemente, después de la reflexión que usted pueda hacer en cuanto a la tarifa, la tarifa podría dar para que tengamos un sistema de transporte mucho más cómodo y mucho más amigable.

No hay que olvidar la importancia de la movilización en el Distrito Federal que a todos nosotros acarrea, que eso una buena movilización en el Distrito Federal nos hace que lleguemos bien a nuestro lugar de trabajo o que lleguemos bien a nuestro sitio de descanso, y el Metrobús pues juega un papel muy importante dentro de todo el Sistema del Transporte en el Distrito Federal.

De tal manera que yo le pediría de la manera más atenta, ingeniero Guillermo Calderón, que pudiesen fijar algún proyecto especial para buscar que tengamos mejor confort dentro del Metrobús y posiblemente en cada vagón del Metrobús hacer una división clara dentro del Metrobús para a los mejores, sobre todo en horarios picos con algún artefacto y que sea movable para que en las horas no pico se pueda quitar esa división, porque finalmente ustedes ponen cadenas en las estaciones, las mujeres se suben en el lugar de las cadenas, pero adentro pues ya están todos los hombres distribuidos como mejor les parece.

La seguridad es importante, ustedes tienen cámaras, pero yo quisiera preguntarles si las cámaras tienen reconocimiento facial, de tal manera que si hay un delincuente que se suba, lo puedan estar rastreando por la misma red del Metrobús, y si no lo tiene, pues sería bueno que buscaran esa implementación de reconocimiento facial, donde si se sube un delincuente o alguno de los abusadores que están en el Metro o Metrobús por hobby, ustedes ya lo puedan ir ubicando y no le permitan subir y bajar.

Finalmente hay que buscar que se mejore la seguridad porque han habido robos, han habido asaltos dentro del Metrobús y posiblemente no tan alarmantes como pudiesen ser en otros sistemas de transporte, pero sí los ha habido, un solo policía pues muchas veces no se puede dar abasto, habrá que buscar un sistema nuevo de seguridad.

Finalmente le agradezco mucho, ingeniero Guillermo, qué bueno que esté con nosotros, que estemos cerca. Yo creo que el Metrobús merece que estemos constantemente platicando para que en la Asamblea Legislativa podamos apoyar este sistema de transporte y podamos pedirle a los usuarios que conozcan más al

Metrobús y conozcan la conformación de la tarifa para poder después ya dar algunos señalamientos de los subsidios o no subsidios que pudiesen tener.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tiene la palabra, ingeniero.

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-** Muy bien, muchas gracias.

Retomo el tema del tren suburbano y coincido con usted, diputado Presidente. El impacto sobre el Metrobús nos tiene muy preocupados, al tema le venimos dando seguimiento desde hace muchos años.

La parte federal no cumplió con las medidas de mitigación que habíamos acordado y que deberían estar implantadas antes del inicio de las operaciones del suburbano. Eso es un hecho.

No están los autobuses vía articulados, adquiridos, comprados y disponibles como habíamos convenido con ellos. No está la estación alternativa, alterna de Buenavista que habíamos acordado, revisado el proyecto ejecutivo y autorizado con ellos, no está el puente peatonal para mitigar el impacto tan importante de usuarios que ahí va a haber. Esos son los hechos y yo me limito a platicar y a comentar de lo que es el metrobús.

Hay otras medidas de mitigación que tampoco están cumplidas, que tienen que ver con el Metro, que tienen que ver con la RTP, que tienen que ver con algunas delegaciones y con algunos asuntos vecinales.

Entonces es muy lamentable que en estas condiciones se inicien las operaciones del tren suburbano, pero es un hecho, así nos lo han comunicado, que se iniciarán las operaciones.

¿Entonces qué vamos a hacer para mitigar este impacto en el periodo en el que se terminan de concluir las obras que se han acordado y que se han señalado? Contamos con operativos gubernamentales coordinados a través de la SETRAVI, con el Metro, con la RTP y con nosotros mismos, aparte de las participaciones ciudadanas, delegacionales y de parte del Gobierno Central.

¿Concretamente nosotros qué vamos a hacer? Nosotros vamos a disponer de un servicio y una ruta nueva que va a correr provisionalmente desde, inicia el trayecto en Manuel González y su primera parada es en Buenavista, en nuestra estación actual, operando con 9 vehículos articulados adicionales a los que ya tenemos en operación, para satisfacer el deseo de viaje de los usuarios que podemos recibir.

Según las estimaciones del tren suburbano, estaremos en hora pico teniendo una afluencia de 1 mil 700 pasajeros por hora, de los cuales estimaban ellos que el 15 por ciento de esos pasajeros iría a metrobús.

Nosotros pensamos que si no están las conexiones con el Metro, porque la parte fundamental de los usuarios su destino es el Centro de la Ciudad a través del Metro, pero el Metro queda a 2 kilómetros de distancia, entonces si no les damos una accesibilidad fácil al Metro, esos usuarios van a recargarse en el sistema metrobús, entonces para evitar eso, la red de transportes ha implantado para estos meses en los que estarán concluidas las obras, 5 meses se estima, la oferta de la Federación es que en octubre tendremos concluidas estas obras, estará operando un sistema express gratuito al usuario, porque el usuario no tiene por qué pagar los retrasos o la falta de previsión del tren suburbano, un servicio gratuito que lo estará comunicando con la Línea 2 y con la Línea 3 del Metro para facilitarle su traslado y para mitigar el efecto que podríamos tener en metrobús muy importante.

Esas son medidas ya acordadas, ya estudiadas, ya implantadas.

¿Quién es el conducto? Pues el conducto es la Secretaría de SETRAVI, es la que ha establecido los enlaces, la comunicación y ha firmado los convenios estos de mitigación de las obras no hechas y el traslado de recursos financieros, por un lado, y el compromiso de obras y entrega de obras en especie por otro lado. El es el que encabeza esta concertación.

Regresando a lo que me había comentado el diputado Lima Barrios de cómo se destina, le digo, los recursos para el metrobús son 75 millones para la compra de estos 12 vehículos vía articulados, serán comprados a través de la Red de

Transporte Público, de la RTP, ya están encargados, ya están muy avanzados, esperamos comenzar a recibirlos en julio, a finales de julio, agosto.

Está también lo del puente peatonal, esta rotonda que vemos ahí, estimamos un costo de 10 millones, 12 millones de pesos y la construcción de nuestra estación alterna...

**EL C. PRESIDENTE.-** Perdón: ¿Esa rueda es un puente peatonal?

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-** Esto es un puente peatonal elevado del tipo del que existe en División del Norte en la Glorieta de Riviera, porque este cruce es peligrosísimo, actualmente es peligrosísimo, y con la afluencia enorme que va a tener el suburbano se va a desbordar. Entonces por eso necesitamos esto, para los pasajeros, a la salida de aquí canalizarlos a esta estación para que no estén cruzando aquí, y aquí dar un servicio directo hacia el Centro.

Los que vengan del centro comercial, que va a ser otro impacto también muy importante, pueden ascender por una rampa a esta pasarela elevada y sin cruzar Insurgentes ingresar a la estación de Metrobús.

**EL C. PRESIDENTE.-** Lo bueno es que no funciona la Megabiblioteca, porque si no, habría más afluencia de gente.

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.-** Aquí hay también una plataforma de descenso para los pasajeros que vienen en sentido inverso. Va a ser muy pendular el funcionamiento del suburbano en el caso del Metrobús, van a llegar en la mañana a la ciudad y en la tarde el servicio entrará en este sentido aquí descendiendo los pasajeros, ingresando por la pasarela que tampoco se ha completado, para entrar al tren suburbano.

**EL C. PRESIDENTE.-** Perdón, como es mesa de trabajo me atrevo a interrumpir. ¿Qué tiempo les llevaría aproximadamente la construcción de la estación anexa Buenavista y este puente circular que efectivamente es clave, es básico y que esperamos cuente también como los otros puentes que se han construido en torno a la segunda línea de Metrobús en Insurgentes con acceso a discapacitados.

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.-** Por supuesto, sí tiene considerado, el proyecto ya está hecho, nosotros lo autorizamos, lo valoró la parte del Tren Suburbano, pero no lo ejecutó, entonces el dibujo o papel no ayuda mucho.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Qué tiempo llevaría esa obra?

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.-** Esa obra llevaría, con un ritmo adecuado de ejecución, tres meses, igual que nuestra estación lleva tres meses. Lo que se ha convenido con ellos es que en octubre deberá estar operando, pero para que esté operando realmente en octubre, deben estar iniciando mañana las obras, porque si no, va a seguir el desfase.

El suburbano no va afortunadamente a manejar toda esa expectativa de pasajeros el primer día de operación, irá creciendo paulatinamente la afluencia de usuarios, si es que pueden pagar la tarifa de 12.50, pero eso nos da muy poco tiempo para reaccionar y pone la relevancia de necesidad de contar con estas obras de mitigación.

Considero que el sistema más impactado es el sistema Metrobús. El Metro corre por ahí, tiene capacidad, se van a hacer las conexiones y entonces eso es lo que hay que vigilar.

La distancia al punto ya de corredor actual y de la troncal que mencionaba, diputado, la distancia entre la estación Manuel González en la parte norte de Nonoalco Tlatelolco y la estación Buenavista, es de 200 metros, es quizá el tramo más largo. La especificación de Metrobús, esta vez estaciones a no más de 500 metros, para que cualquier irrupción en el corredor no tengas que caminar más de 250 metros, que son distancias muy accesibles para caminar.

Lo de construir una estación a la salida sur del puente antes de la Buenavista, se ha estudiado, se ha discutido con la Secretaría de Seguridad Pública, tienen inconvenientes de comunicación, inconvenientes de funcionamiento vial e inconvenientes de operación para Metrobús mismo. Lo hemos tocado, diputado, como usted bien sabe, con las organizaciones vecinales de ahí, con los adultos

mayores, otras agrupaciones y así lo hemos hecho saber y vemos poco factible el poder hacer ahí una estación adicional.

Pasando a la parte que nos comentaba el diputado Bonilla, primero con respeto a la parte del concreto hidráulico, que no está sujeto a criterios subjetivos de que está bien o está mal, tiene un sistema de monitoreo por empresas supervisoras que van verificando la especificación de construcción, que es una especificación del tipo pista para avioneta, es una especificación de altísimo grado, la empresa constructora ha dado una garantía de más de 25 años ha garantizado este pavimento, entonces es impreciso que haya algún problema en el concreto hidráulico. Es de altísima calidad y de altísima competencia las empresas que lo han aplicado, que son las cementaras más grandes del país y una de ellas la más grande del mundo, como fue el caso de CEMEX.

Lo que tiene que ver con la comodidad en el servicio, efectivamente tenemos horas pico por la mañana y por la tarde de altas ocupaciones, estamos observantes permanentemente de estas ocupaciones, tratamos de mitigarlo, por eso está la evidencia del crecimiento del parque en el caso de la troncal de Insurgentes, pasamos de 80 vehículos a 102 que tenemos en operación actualmente, pronto entrarán los otros 12 vehículos articulados para mitigar este efecto, es una cuestión que nos preocupa; pero lo que nos preocupa y ocupa más es cumplir con la divisa fundamental de Metrobús, que es otorgar rapidez y seguridad en el traslado, esa es nuestra visión fundamental y creo que venimos cumpliéndolo, sin falsas modestias, venimos cumpliéndolos bien.

En un nivel adicional está la parte de comodidad. En general en el transporte público, en el Metro, en otros sistemas no nada más de la ciudad la comodidad tiene un nivel diferente de lo que significa la movilidad en sí misma.

La cuestión de la división en el Metrobús al interior de los vehículos es delicado tener un dispositivo, por cuestiones de seguridad, que sea una barrera física de separación. Le puedo señalar y lo puedo invitar a que observe el comportamiento de los usuarios, no tenemos, salvo excepciones, irrupciones de pasajeros masculinos en la parte de la sección de mujeres, ha sido bien aceptada y ha sido

bastante bien respetuosa; coincido que hay que reforzar con campañas estas medidas para que así se conserven y no se den estas molestias a las usuarias.

Recuerdo también, encuesta no hecha por nosotros sino por una ONG, lo que opinan las usuarias mujeres de Metrobús: el 75% de nuestras usuarias se siente segura al viajar en el Metrobús y siente que se respeta su integridad física, así lo manifiestan las usuarias. Entonces, es una cosa también importante del servicio.

La parte de seguridad. Al ser un sistema confinado en las estaciones, con radio a bordo de los vehículos, con teléfonos conectados en directo en las estaciones y una red de comunicación importante y las cámaras, el índice de robos es muy bajo comparado con otros sistemas como microbuses o Metro, los hemos tenido y en algunos de esos casos hemos logrado capturar al delincuente y remitido al Ministerio Público, así como al abusador o al acosador sexual también ha habido varias remisiones, así como al graffitero, también hemos tenido por estos sistemas de confinamiento y seguridad nuestro, hemos tenido algunas detenciones.

Finalmente paso al tema de la tarifa. Cómo se destina el ingreso y el porcentaje de la tarifa: 70% del ingreso se destina al pago de la operación, es decir al pago de los kilómetros a los operadores, 17% -y estoy hablando grosso modo, orden de magnitud- 17% del ingreso se destina al pago del crédito de los autobuses de los concesionarios privados, que se siguen pagando, tenemos créditos de cinco años, algunos fueron renovados y prolongados, 8% se destina al pago del sistema de recaudo, traslado de valores, videovigilancia y 5% se destina a las cuestiones de luz, limpieza, mantenimiento en general. Hasta este momento, señalaba hace poco, no obstante que en el esquema financiero Metrobús tenía una participación, no había podido ser factible que Metrobús tuviera un ingreso por esa parte. Es todo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Quiere decir entonces que el Metrobús está operando sin generar ganancias que se depositen en un banco y rindan intereses, está trabajando digamos que al día.

**EL ING. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA.-** Está en la cuestión de equilibrio financiero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Hago esta reflexión con la idea también de que me pueda usted responder a lo siguiente:

Más allá de las diferencias políticas y demás, cosa que ha permitido que esta Comisión sea de las más productivas de la Asamblea Legislativa en esta IV Legislatura, y más allá de las opiniones que tengamos sobre los distintos proyectos, creo que la responsabilidad de todos los diputados de esta Asamblea Legislativa, del partido que sean, como representantes populares es garantizar o trabajar porque la ciudadanía no vea disminuida su calidad, al contrario, la calidad de vida aumente.

Yo en este marco, ingeniero Calderón, le informo que en la reunión del día de mañana, una sesión más de la Comisión de Transporte y Vialidad aquí mismo a las 11:00 de la mañana, les voy a proponer a los diputados integrantes de la misma que podamos invitarlo nuevamente a una mesa de trabajo en 25 días aproximadamente para que usted nos informe, entre otras cosas, cómo va este asunto del impacto que van a sufrir millones de ciudadanos del D. F., del Estado de México y de otros estados de la República que vienen a trabajar, que vienen a hacer compras, que vienen a hacer visitas, que vienen a hacer N actividades, en la zona particularmente del primer gran impacto del tren suburbano. Porque además entiendo que existe la idea por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, diputado Jacobo Bonilla, de dar inicio a la segunda etapa y tercera etapa del tren suburbano, que en uno de los dos casos también ingresará al Distrito Federal, en el otro no; pero sí sería importante adquirirlo como una experiencia y que no vuelva a suceder, porque más allá de las diferencias políticas que puedan existir y que existen y que qué bueno, lo que no puede suceder es que millones de ciudadanos, entre los que seguramente hay panistas, perredistas, apartidistas, etcétera, se vean afectados por una situación de este tipo, cuando se está haciendo un gran esfuerzo por evidentemente, y no dejo de reconocer que el tren suburbano es un esfuerzo, aunque tengo mi opinión en particular, por garantizar o mejorar la calidad en la movilidad de millones de ciudadanos.

A mí me parece que en ese sentido sí es responsabilidad de esta Comisión de Transporte y Vialidad mantener un monitoreo sobre qué está sucediendo, cómo está sucediendo, para tratar desde nuestro espacio y facultades, que no son las del Ejecutivo, aportar ideas, opiniones, puntos de vista que nos permitan acelerar la aplicación de las medidas de mitigación.

Lo voy a proponer, yo creo que no habrá inconveniente, se lo informaremos, pero la idea sería vernos aproximadamente el 20 de junio nuevamente aquí para que usted nos informe cómo va este asunto y que nosotros podamos también hacer exploraciones territoriales, en fin y que podamos tener una opinión sobre ese asunto. Finalmente sí es facultad de nosotros tener este diálogo, esta interlocución con usted, no así una Secretaría del gobierno federal.

Finalmente quiero pedirle, ingeniero, que se lleve el siguiente planteamiento. Si son 900 metros entre cada estación, no estaríamos violando norma alguna al tratar o plantear la posibilidad de que se construya una estación a la altura de Eligio Ancona, eso nos ayudaría mucho. No entiendo especialmente cuál es la objeción de la Secretaría de Seguridad Pública cuando habla del tráfico, cuando sabemos que el tren suburbano tiene un carril confinado y que del otro lado del carril confinado puede haber un tráfico horrible, pueden estar parados los coches ahí, pero el Metrobús está avanzando, el tren suburbano va a avanzar pase lo que pase porque tiene una línea única. Entonces yo sí quisiera pedirle a nombre de toda la comunidad de esta zona, estamos hablando aproximadamente de 70 mil habitantes, que ustedes evalúen nuevamente la posibilidad de construir una estación ahí, que incluso podría funcionar en horarios pico y que se sepa que esa estación funciona de tal hora a tal hora y de tal hora a tal hora no funciona, yo creo que eso ayudaría mucho, son miles e personas que no nada más se han visto tremendamente afectadas en su calidad de vida por las obras que tanto tiempo han llevado para el tren suburbano, cuando estaba planeado para un tiempo más corto, sino que se han visto afectados, como todos, por la conflictividad en la movilidad que todos tenemos en esta Capital y que afortunadamente ahora está habiendo inversiones millonarias, el gobierno, etcétera, para mejorar la movilidad en la Ciudad de México.

Nosotros vamos a empezar a recolectar firmas, estamos enviándole una carta al Jefe de Gobierno para pedir que se evalúe y se estudie la posibilidad, repito, de que se construya una estación ahí, es necesaria definitivamente y creemos que los criterios técnicos siempre son importantes, pero mucho más importante que cualquier criterio técnico es la necesidad real de la comunidad en este caso, que no es una comunidad como de otras zonas de la Ciudad en donde todo mundo tiene coche, aquí hay niveles de marginalidad alto, en fin. Eso es lo que yo tendría que comentar en general.

No sé si el Vicepresidente de esta Comisión, el Secretario de esta Comisión que son los únicos diputados que quedan aquí, más un servidor, tienen alguna opinión, un punto de vista que pudiera servir como conclusión y finalmente también para que usted pudiera dar un mensaje final, le daríamos el micrófono.

Diputado Jaco Bonilla y después el diputado Lima.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Bueno pues comentar que sería muy bueno, ingeniero Guillermo, que pudiéramos coordinarnos para hacer algunos recorridos ya sea con usted o con personal técnico por todas las obras que se están haciendo y el corredor que actualmente está.

Finalmente a lo mejo es un dato en algunas excepciones, pero yo creo que sí valdría la pena ir buscando las garantías del cemento o de quien puso el cemento, por que a la altura de la estación que está frente del CONACyT ahí hay hundimientos en el concreto hidráulico. Entonces yo creo que algo pasó ahí, algún descuido de la constructora o algún dato extraordinario, pero me parece que también sobre Insurgentes Norte hay algunas situaciones similares y posiblemente ahí el pavimento está en pésimas condiciones que genera que el concreto hidráulico tenga hundimientos, no tanto porque el concreto hidráulico sea mal, pero finalmente habrá que buscar la manera de hacer ese recorrido y lo podemos hacer con nosotros para ir con usted, siempre buscando la mejora de la calidad.

Ahora si bien es cierto que los elementos de seguridad hacia las mujeres, hacia los adultos mayores o hacia el usuario en general, es mucho mejor que en otros

sistemas de transporte, yo sería de la opinión que no nos quedemos con esa parte y que podamos tener un sistema de transporte con cero delincuencia, con cero de inseguridad y que sea más bien un sistema de transporte con la mejor seguridad, y sobre todo hay que buscar ese esquema ya sea con campañas especiales para evitar que las mujeres sigan siendo objeto de abusos de algunos usuarios del Metrobús.

Finalmente la invitación que ha hecho el diputado Presidente para que nos veamos en unos 20 días, me parece excelente. En corto yo creo que sería muy bueno ir platicando de todos estos problemas que hay en algunos sitios como Villa Olímpica, que a pesar de que fue removido aún así tiene problemas con el Metrobús.

Yo creo que puede ser, tal como lo comenté hace poco, un sistema alimentador del mismo Metrobús y buscar un sistema de cordialidad de ambos sistemas. Yo creo que el Metrobús podría invertir con acuerdo de la Secretaría de Transporte evidentemente, en algunos esquemas para estas islas especiales para el taxi, y pedirle que haga usted los llamados posibles a la Secretaría de Transporte y Vialidad para que los acuerdos que se están haciendo con las concesiones de microbús, sean lo más abierto posible y lo más públicos posible, que sepamos qué es lo que se les ofrece, qué es lo que no se les ofrece, cuándo hay excesos por parte del microbús, cuándo hay excesos por parte del Gobierno del Distrito Federal, creo que así es como se hacen los mejores acuerdos para darle viabilidad al Metrobús y evitar, obligar a los concesionarios a que firmen el convenio con ustedes para que entre al Sistema Metrobús y no quitarles las concesiones si no lo hacen, más bien que tengan más opciones y más esquemas de trabajo.

Muchísimas gracias por estar aquí con nosotros, ingeniero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Diputado Antonio Lima.

**EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.-** Gracias diputado Presidente.

Pues felicitarlo, ingeniero Guillermo Calderón, a nombre de esta empresa, de este organismo que conjunta un esfuerzo de la Ciudad de México por buscar nuevos esquemas de inversión y de capacitación.

Creo que solamente tendría yo que solicitarle aquí al diputado Bonilla, pues el que pudiéramos estar más en contacto, que nos invitaran a las obras que se están realizando y creo que eso nos daría una visión mucho más amplia del funcionamiento del sistema.

De igual manera y esa es una petición muy particular que yo le hago, también el poder participar en las reuniones que tienen luego con los concesionarios, porque creo que es importante el que ustedes pudieran evaluar hasta qué punto esta experiencia desde mi punto de vista de éxito, pueden ayudar a las negociaciones que se están dando con las otras rutas de microbuses en donde se pretende implementar las siguientes líneas del Metrobús. Creo que es importante que se pudiera hacer una difusión primero al interior del gremio porque creo que es muy importante que se tenga información precisa, información dura, porque creo que todavía estamos enfrentando, es también mi punto de vista, la resistencia de muchos liderazgos que de alguna manera están viendo afectado su liderazgo y su poder tanto al interior de las organizaciones de las rutas, como su poder económico. Creo que es importante hacer esa labor de ejemplo, decir estos son los números, este es el resultado de la operación que hemos tenido, ha sido negocio, en qué medidas iba el negocio para los que han participado y se adhirieron a este esquema. Creo que eso ayudaría mucho.

Yo no he estado de acuerdo en a veces elemento que uno quiere meter para la presión a la negociación que en este momento tiene el Gobierno de la Ciudad, yo no he estado de acuerdo con algunas medidas que se han pensado para presionar a los microbuseros para que sedan, y yo voy a la otra parte, más bien que ustedes pudieran ser esa experiencia de éxito que en algún momento pudiera ayudar a convencer a los actores a que participen en esto.

Finalmente también el buscar que en el Gobierno de la Ciudad, dentro de los espacios de difusión que tiene, pues que también se pudiera dar una difusión de lo que el Metrobús está haciendo, no me refiero a lo otro.

Por ejemplo, ahorita hay una campaña de radio bastante maniquea donde entrevistan a gente que dice que está muy contenta y muy feliz con el tren suburbano, digo no creo que haya que irse a ese otro extremo, pero sí hacer una campaña de difusión para que la gente valore esto que creo que es una de las obras importantes de la ciudad.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Para concluir, le damos la palabra, nos veríamos por acá en principio, si mañana se aprueba en la Comisión, el viernes 20 de junio.

Yo solamente quiero reconocer el trabajo de su equipo de usted, de los ex concesionarios de microbuses, porque hoy se diga lo que se diga, con los problemas que se dan diario y que son naturales y normales, la ciudadanía de la capital está utilizando el Metrobús y lo está utilizando a satisfacción y la gente está esperando nuevas líneas y la gente está esperando eficiencia, limpieza y seguridad, tal cual se brinda hoy en el Metrobús.

Muchas gracias.

**EL C. ING. GUILLERMO CALDERON AGUILERA.-** Muchas gracias a usted, diputado Tomás Pliego, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad.

Muchas gracias, diputado Bonilla, diputado Lima Barrios, por permitirnos, compartir esta información, estos comentarios, y llevarnos estas inquietudes. Yo creo que nos fortalece, nos alimenta y nos orientan para el curso futuro de metrobús.

Por supuesto estaré aquí con ustedes con la invitación formal e informal cuantas veces sea necesario para comentar los temas de Metrobús. Cuenten con ello.

Me llevo y así lo haré con toda sinceridad y objetividad el estudiar la opción de una estación intermedia entre Manuel González y Buenavista. Nos llevamos esa inquietud y revisamos la vialidad con toda seriedad.

Los recorridos que sean necesarios, cuando sean necesarios, cuando ustedes lo dispongan, estamos abiertos, para hacerlos conjuntamente en el tramo en la operación o en el tramo en construcción con mucho gusto.

Ahora entiendo por lo que comentó del concreto a lo que se refería. La estación Teatro Insurgentes va al concreto hidráulico, ese tramo es de los tramos de Insurgentes troncal principal donde todavía no se hace la sustitución de la carpeta asfáltica por concreto hidráulico. Ahí lo que está efectivamente deteriorado es la plataforma de concreto adyacente a la estación Teatro Insurgentes.

Hemos hecho en la troncal principal una sustitución ya casi del 70 por ciento del tramo, es un proyecto a mediano plazo y llegaremos ya a ese tramo del Teatro Insurgente con la Secretaría de Obras, espero para el año que entra.

Finalmente, agradecerles el compartir estos comentarios y nuestro compromiso de seguir fortaleciendo el sistema público Metrobús que contribuye a mejorar la movilidad en la ciudad en este aspecto.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchísimas gracias a todos. Muy buenas tardes.

Mañana nos vemos en la Comisión de Transporte y Vialidad a las 11:00 horas.

