



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Ciudad de México, 3 de Marzo de 2017.

Versión Estenográfica del Foro: Presentación del proyecto de Línea 7 “Metrobús Reforma”

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO:** Muy buenos días, agradecemos la presencia en este Senado de la República del ingeniero Calderón; el que podamos estar haciendo este evento desde la Comisión del Distrito Federal.

Y todo esto nace a raíz de un punto de acuerdo presentado, que fue respondido de manera inmediata por el ingeniero Calderón, por el gobierno de la ciudad.

Quisiera en esta primera intervención, nada más a grandes rasgos, compartirles que, en este punto de acuerdo, lo que nosotros solicitábamos a las autoridades de la ciudad, es conocer los detalles de la línea 7 del Metrobús, que se ha puesto en marcha por diversas razones.

Nos preocupa también el impacto que pueda tener en la imagen urbana, en materia de movilidad, qué es lo que va a pasar; la afectación a las tres delegaciones por las que va a cruzar y cómo están conciliando también con los vecinos.

Nos preocupa el impacto, en cuanto a medio ambiente se refiere, en la seguridad de los usuarios, también nos interesa conocer en qué medida se ha escuchado a los vecinos en la elaboración y la ejecución del proyecto, qué tanto han escuchado a las diversas voces de los ciudadanos.

Me queda claro que habrá algunos a favor, muchos otros en contra. Han tocado las puertas de la Comisión del Distrito Federal y también, ingeniero, me gustaría que abordáramos en este encuentro, un tema que nos preocupa, que son las alzas en las tarifas, que fueron anticipadas el día de ayer.

Queremos contar con más información para que los ciudadanos también estén enterados.

Muchísimas gracias por estar aquí en este Senado de la República, bienvenido.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** El ingeniero Guillermo Calderón es licenciado en Ingeniería Química, con mención honorífica por la Facultad de Química de la UNAM.

Tiene cursos de maestría en Ingeniería de Procesos en la Facultad de Química también. Tiene un Diplomado en Ingeniería Química en una Universidad en Alemania. Tiene cursos de planeación ambiental en su larga carrera profesional.

Ha sido coordinador de proyectos del Programa Universitario de Medio Ambiente y también fue director general de Regulación y Vigilancia Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente del



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Gobierno del Distrito Federal. Y, desde 2005, es el director general del Sistema de Transporte Metrobús.

Sin temor a equivocarme, creo que es el funcionario con mayor antigüedad en el gobierno de la ciudad en un alto cargo de dirección.

Adelante, ingeniero. Gracias por estar con nosotros.

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Muy agradecido por esta invitación a estar en el Senado en esta Comisión del Distrito Federal, Ciudad de México próximamente.

Con mucho gusto de presentar la nueva línea, que es la línea 7 de Metrobús la que se está ya en estos momentos construyendo.

Comenzar diciendo que es en Reforma. Reforma es, sin duda, el boulevard más emblemático de la ciudad y del país, seremos muy respetuosos, estrictamente respetuosos con toda la imagen actual de Reforma; no nada más para preservarla, sino para enriquecerla.

Y comienzo, lo veremos a lo largo de la presentación, pero adelante: el proyecto de Metrobús de Reforma es fundamentalmente la sustitución de vehículos de transporte público, autobuses contaminantes, sin accesibilidad, sin tecnología; por autobuses de alta tecnología y alta capacidad.

Ese es el proyecto de Reforma. Es un proyecto único, es un concepto también único, no tiene que ver nada con la imagen de Insurgentes ni de otros corredores convencionales de Metrobús; si acaso se parece en su funcionamiento a la línea 4 del Centro Histórico, la cual dicho sea de paso, recibió el reconocimiento de la UNESCO por ser respetuosa con el entorno del Centro Histórico.

Recordar rápidamente lo que es Metrobús y qué queremos en Metrobús. En Metrobús lo que buscamos es facilitarles a los habitantes de la ciudad y de la zona metropolitana, viajes más rápidos, más seguros, sin que tengan que estar cambiando de modos de transporte.

Y lo que hacemos en Metrobús, es tratar de emular lo que se hace en el Metro. Un Metro tiene vías, túneles; Metrobús tiene un carril exclusivo. Un Metro tiene un sistema de prepago antes de ingresar al tren; aquí en las estaciones usamos la tarjeta de prepago, que fuimos los primeros en la ciudad en incorporar la tarjeta de prepago inteligente.

Igualmente abrir simultáneamente las puertas del vehículo de alta capacidad para el ingreso y salida de los usuarios. En fin, eso es lo que hacen estos sistemas descubiertos hace más de 20 años en Brasil y con un exponente importante en Bogotá; es lo que hemos hecho en el Metrobús.

Un rasgo característico y único de Metrobús es que es cien por ciento accesible, a diferencia de cualquier otro, en otra ciudad o en otro país.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Simplemente un recordatorio rápido. Comenzamos en 2005 la operación con 20 kilómetros en insurgentes; después vino una extensión hasta la salida a Cuernavaca. El corredor Insurgentes es de los más largos que existen en el mundo, 30 kilómetros, 47 estaciones, y normalmente estamos transportando del orden del 600 mil pasajeros todos los días.

Iniciamos con un aforo de 220 mil, ahora estamos en 600 mil pasajeros, y hemos tenido máximos históricos de 616 mil pasajeros registrados, como veremos en varias de las líneas, en marzo del año pasado. A raíz del Hoy no Circula, tuvimos una afluencia adicional de cerca del 20 por ciento.

Después vino la Línea 2, que corre sentido oriente-poniente, de tal forma de ir conformando una red ortogonal de comunicación. Esta red tiene un aforo de 190 mil pasajeros y ha registrado máximos de 241 mil pasajeros.

Vino la Línea 3, del norponiente hacia el centro de la ciudad con 17 kilómetros y 170 mil pasajeros.

Posteriormente, la Línea 4 a la que hacía referencia, que comunica de Buena Vista a San Lázaro y que por primera vez le brinda al Aeropuerto Internacional de la Ciudad un sistema de superficie para el desahogo de los usuarios del aeropuerto.

La línea 5 en el norte de la ciudad, en una delegación muy importante, Gustavo A. Madero, con un aforo de 85 mil pasajeros que ha registrado hasta máximos de 113 mil pasajeros.

Y recientemente la línea 6, también en el norte, en zonas altamente densas, habitacionalmente densas, 20 kilómetros, 237 mil pasajeros como máximo registrado, y 180 mil como promedio.

Vendrá Reforma, Reforma que es un eje de concentración muy importante, 15 kilómetros, 32 parabuses y estimamos 130 mil pasajeros todos los días como aforo de arranque.

En resumen, hay seis líneas en operación; 125 kilómetros. Tenemos promedios diarios de un millón 300 mil pasajeros todos los días y la operamos con 568 autobuses.

Cabe decir que hoy día somos el sistema en su tipo, el sistema BRT en su tipo más extendido y más grande del mundo; superior que Brasil, superior que Colombia y que cualquier otro lado del mundo. Somos el más extendido.

Características muy singulares y únicas, que somos 100 por ciento accesibles para personas con discapacidad, para ciegos y sillas de ruedas.

Y el Metrobús tiene dos componentes muy importantes: Uno es el componente de la movilidad y, otro, es el componente ambiental. Metrobús ha sido el primero proyecto de transporte en el mundo que ha logrado comercializar una reducción efectiva de gases de efecto invernadero.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Desde 2006 la comenzamos a vender al Fondo Español de Carbono a través de la intermediación del Banco Mundial. Hoy el proyecto de Metrobús y todas las líneas están certificadas ante el Mecanismo de Desarrollo Limpio de las Naciones Unidas como un proyecto de mecanismo de desarrollo limpio y tenemos una reducción certificada por agencias internacionales de 142 mil toneladas menos emitidas a la atmósfera, no sólo de la ciudad sino del planeta en beneficio de una mejor condición de vida.

Pero entrando en el tema. ¿Qué es hoy Reforma?

Se ha hablado mucho. Todos conocemos Reforma. Reforma es una avenida de alto valor social y económico; de alto valor cultural y turístico; de alto valor histórico y recreativo y que evoluciona continuamente.

Desde tiempos pasados ha sufrido varias intervenciones, siempre en su beneficio, para preservar su espíritu histórico y enaltecer su belleza.

La Diana, por ejemplo, ha caminado den diferentes años de posiciones, de la original en Lieja y Reforma, donde se encuentra hoy en Thiers.

El monumento a Cuauhtémoc también ha sido modificado, trasladado en diferentes etapas de la vida de la ciudad. La última intervención de Reforma fue la de 2006, donde se hicieron pavimentaciones y se hizo este camellón piramidal central.

Entonces, lo que queremos decir es que Reforma ha estado en un proceso evolutivo continuo. Hay obras que han afectado considerablemente a Reforma como las recientes de la CFE, que vivimos y padecemos todos en estos años pasados.

El otro rasgo característico, es cómo es la movilidad hoy en Reforma. Reforma no tiene un sistema de transporte confiable y digno de su altura ni digno de las inversiones multimillonarias y las grandes torres que se están desarrollando a su largo.

Tiene un transporte operado fundamentalmente con este tipo de autobuses de 12 metros, de 85 a 90 pasajeros de capacidad, de difícil acceso, sin regulación y con un comportamiento de operación muy similar a la de los microbuses.

Hay tiempos prolongados de espera y pérdidas de horas-hombre y la flota tiene esta imagen, que es indecorosa para un bulevar del espíritu que tiene Reforma. Hay 180 autobuses, manejos de inseguridad para los usuarios, servicios saturado y sin accesibilidad para personas con discapacidad.

Entonces, esto es lo que queremos cambiar en el proyecto de Metrobús de Reforma. Estos autobuses por unos autobuses que sean dignos, eficientes, de bajas emisiones y modernos.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

El autobús que se utilizará es este, 180 autobuses viejos obsoletos, por 90 autobuses de este tipo, son autobuses de doble piso, son de la especificación más estricta que es Euro-6, van a ser los primeros autobuses Euro-6 que existan otra vez en la ciudad en el país y en Latinoamérica y tienen esta relación de sustituir a estos autobuses sin regulación, sin accesibilidad, sin información al usuario, sin cámaras de seguridad y por el contrario los nuestros tendrán todo eso.

Ambientalmente este autobús que es Euro-2 está en el punto que se ve superior derecho y nosotros estamos en el punto inferior izquierdo. Entonces hay una reducción.

En el eje horizontal vemos los óxidos de nitrógeno, altos en los vehículos actuales, muy reducidos varias veces mucho menos en el autobús que vamos a usar, Euro-6, que es el del extremo inferior izquierdo.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Pero ¿dónde está ahí el autobús (...) cuál es la marca?

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Está en el cuadro izquierdo inferior, donde estamos en el nivel de emisiones, contra este que está en este otro punto, en el superior derecho y en cuanto a partículas también hay una reducción muy importante.

Entonces, ahí un beneficio importante para la calidad del aire de la ciudad y para la salud de los usuarios cotidianos de Reforma y de los pasajeros de Metrobús, además del beneficio ambiental planetario, con la reducción de gases de efecto invernadero.

Se dirá ¿por qué seleccionamos un autobús de doble piso? Porque es espectacular, es muy bonito, pero tiene otro rasgo característico muy importante, el autobús de doble piso.

En un autobús convencional el 35 por ciento de los pasajeros van sentados y el 65 van de pie. En un autobús de doble piso la relación es inversa, 65 por ciento de los pasajeros van a ir sentados y 35 por ciento de ellos van a ir de pie, eso es lo que queremos para Reforma.

De pie sólo van abajo, en la parte superior todos van sentados, hay indicadores que le dirán al usuario cuántos lugares disponibles hay arriba.

Y los autobuses están dotados de seis cámaras al interior y una cámara frontal y otra atrás.

Los autobuses son del mayor fabricante de autobuses en su tipo, se llama Alexander Dennis, es un fabricante de Reino Unido que tiene autobuses no nada más en Reino Unido.

Y el autobús, me preguntaban hace un momento, si es el autobús de Londres.

No, el autobús de Londres es más chico, es de dos ejes; éste es el autobús de tres ejes y capacidad para 130 pasajeros.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Es el que se usa masivamente en ciudades como Hong Kong, Singapur, para transporte urbano, piso bajo, acceso 100 por ciento garantizado a nivel de lo que van a ser nuestros parabuses, con vigilancia y monitoreo permanente desde nuestro centro de control, que a su vez está conectado al C5 de la Ciudad. Entonces tenemos muchas ventajas contra la operación que hoy se da.

Y hay otra situación que estamos buscando en este autobús: el cambio modal.

El cambio modal, es decir, que los actuales usuarios de vehículo particular que vienen a los edificios de Reforma, decidan dejar su auto en casa y usen Metrobús para su traslado.

Lo hemos logrado; a lo largo de estos 12 años de Metrobús, 17 por ciento de nuestros usuarios manifiesta que tiene auto y que lo ha dejado estacionado en su casa y ese valor, pues no es un valor nuestro, es un valor certificado por el mecanismo de desarrollo limpio de las Naciones Unidas.

Entonces, eso es lo que esperamos, esa sustitución del vehículo particular por el transporte público.

Este autobús que ven aquí no es un Render, es un autobús real y es el primer autobús fabricado, está ya, en Escocia es la fabricación desde octubre del año pasado y está en proceso de fabricación toda la flota, los 90 autobuses con los que operaremos.

Por supuesto llevamos a cabo con toda precaución la selección del vehículo.

Ya en septiembre del año 2014 estuvo aquí un autobús de doble piso operando, estas son fotos reales, no es Render, operando en la línea 4, ese es el autobús operando en la zona histórica, para que pudiéramos observar y estudiar su comportamiento.

Qué opinó la gente en ese momento: 80 por ciento de ellos evaluaron el autobús doble piso con calificaciones de 8 y 10; 32 por ciento con calificaciones excelentes; 58 por ciento de los usuarios prefiere viajar en el segundo piso y el 42 prefiere hacerlo en el piso inferior. Esos son datos de los meses que estuvo operando aquí el autobús.

92 por ciento de los usuarios menciona que les gustaría tener este tipo de transporte, mencionaban en 2014. Ya va a ser una realidad este año.

El trazo de Metrobús va desde Indios Verdes, pasando por la Basílica de Guadalupe, tomando Misterios, para continuar por todo Reforma hasta la Fuente de Petróleos. Vamos a operar con 130 mil usuarios diarios, 30 parabuses y dos terminales.

Por supuesto Reforma tiene una altísima conectividad, tiene correspondencia con las líneas 1, 3, 4 y 6 de Metrobús; con las líneas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y B del Metro y con Circuito Bicentenario del Sistema M1.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Cómo va a funcionar, cuál va a ser la estructura vial: Este es el tramo de Misterios, comenzando del norte, actualmente esta es la imagen que tiene Misterios y esta es la imagen funcional.

La avenida Misterios tiene dos carriles teóricamente designados para el transporte público y tres para el transporte de automóviles privados.

Con el Metrobús, lo que haremos, es juntar esos dos carriles para el transporte público, la parte central mantener los tres carriles para el vehículo particular en dirección norte-sur y para dar acceso al lado oriente de los establecimiento, un carril de servicio de baja velocidad. Así vamos a operar.

Y en el tramo central, ¿qué cambia con la estructura vial? Nada, simplemente vamos a hacer respetar el carril para el transporte público. Actualmente están viéndolo desde la orilla, desde las fachadas de los edificios; está el carril de las bicicletas, un carril de servicio, viene el camellón arbolado grande y viene un carril para los autobuses de transporte público y tres carriles para los automóviles privados.

¿Cómo vamos a operar?

Exactamente igual. En ese carril que hoy usan los autobuses del sistema concesionado privado, ahí vamos a operar con el Metrobús.

Este es un Render de cómo va a ser la operación en ese mismo carril y del tipo de parabuses abiertos, muy transparentes.

Hay que señalar, porque ha habido algunos comentarios: no se afecta en absoluto la funcionalidad o el esquema vial de las glorietas ni las vueltas izquierdas ni las vueltas derechas; no hay mayor cambio en la estructura vial.

Y en el último tramo, que es de Circuito Interior a Periférico, ahí la estructura igualmente se mantiene. Hay dos carriles para autos privados y lo que haremos es usar en ese tramo el carril compartido y preferencial para el transporte público, de tal forma que le podamos dar salida al servicio concesionario que viene del metro Chapultepec, pero en forma ordenada y todo concentrado sobre el carril lateral derecho.

Un punto importante de confluencia es la estación de Auditorio, habrá por supuesto reducción del 40 por ciento de accidentes viales, esta es una estadística que se viene reproduciendo cada vez que entra en funcionamiento Metrobús y la explicación es muy sencilla:

Se da un ordenamiento vial natural de toda la vialidad al eliminar el comportamiento irregular de los microbuses y al reforzar, automatizar la red semafórica.

Hay también un uso eficiente del espacio público, en un kilómetro supongamos, habrá 19 autobuses con 2 mil 400 pasajeros. En ese mismo tramo se ocupa por 500 autos y 600 personas, entonces la ganancia es muy evidente, cae por su propio peso.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Y la otra cuestión muy importante que hay que decir, en un esquema de ciudad y de país democrático, ¿a quién pertenece la vialidad?

El 80 por ciento de los usuarios viajan en el transporte público y usan sólo el 25 por ciento de la vialidad; el 20 por ciento que usa el transporte privado, el auto, ocupan el 75 por ciento de la vialidad.

En cuanto al equipamiento urbano, este es el tipo de parabús que vamos a usar en las estaciones de alta afluencia, esta es la modulación; muy transparentes. Tendrán pantallas digitales con información del corredor, del entorno, pero también de cuestiones históricas, turísticas relativas a la ciudad.

Esta es la imagen del parabús y el acceso será por la derecha, a nivel. Contamos con videovigilancia, pantallas informativas diciéndole al usuario en cuánto tiempo llega el siguiente autobús y abordó, diciéndole en dónde se encuentra y cuál será la siguiente estación de bajada.

Lance Wyman es el diseñador de México 68 y de la iconografía del Metro y de las Olimpiadas; él inventó este tipo de iconografía que hoy usamos en los celulares. En lugar de ponerle natación en chino, ruso, además, se le ocurrió poner una manita nadando; y eso es lo que se puso en boga y lo que hoy usamos en nuestros celulares, se lo debemos a este señor, a este arquitecto, que es el diseñador de los parabuses.

Viene siempre la pregunta asociada sobre la operación del Metrobús con las manifestaciones.

¿Qué pasará con Metrobús en las manifestaciones? Nada será peor, todo será mejor porque Metrobús tiene contacto directo con sus operadores y tenemos un Centro de Control donde vemos dónde está cada uno de los autobuses y coordinación con el C5 de la ciudad, cosa que hoy no ocurre.

El 80 por ciento de las manifestaciones se dan de El Ángel a Avenida Juárez.

¿Cómo vamos a operar?

Se da la concentración a la altura de El Ángel, actualmente se cierra desde Los Pinos, La Diana por el poniente y por el norte desde Avenida Hidalgo. Nosotros vamos a poder acercarnos hasta la retaguardia de la manifestación; es decir, a la Glorieta de La Dina por la parte de la saja de la manifestación y a la glorieta inmediatamente anterior, digamos La Palma, para estar estableciendo estos circuitos. Entonces se queda sólo un pequeño tramo sin servicio.

Va recorriéndose la marcha. Vamos retrayendo el Circuito Norte y extendiendo el Circuito Sur.

¿Cómo lo podemos hacer? Por esta coordinación.

Estamos viendo con las cámaras de los autobuses cuál es la situación en la vida, con las cámaras de la ciudad qué está pasando en la ciudad y con nuestro Centro de Control ordenando a los





## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

operadores el establecimiento de estos circuitos; y así nos vamos retrayendo en el norte y extendiendo en el sur.

El 20 por ciento restante de las manifestaciones son de El Ángel de la Independencia a Los Pinos, hacia Periférico. Ahí igualmente, nos estaremos estableciendo en Circuito hasta donde se encuentre la retaguardia de los agrupamientos, y conforme se vayan desplazando nosotros podremos irnos desplazando y establecer este tipo de circuitos.

¿Qué pasa con el paseo ciclista? Queda por supuesto ese, el amor de todos los habitantes de esta ciudad, seguirá funcionando como funciona hasta ahora.

Nosotros con la Coordinación de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública buscaremos usar la lateral en esas circunstancias. Los domingos, vamos a ir por la lateral.

Igualmente, tenemos como en todas las líneas de Metrobús, circuitos alternos en caso de que exista alguna contingencia por marchas o por algún otro tipo de bloqueo.

Conservación del patrimonio histórico, esa es una preocupación. Se va a hacer la restauración de Los Misterios y del tapete vehicular en esta parte. Rebosamiento de las glorietas que están en un estado deplorable en el norte; la de Simón Bolívar, José de San Martín, Cuitláhuac, siempre acompañando del Metrobús va el mejoramiento del espacio público.

El Jefe de Gobierno ha ordenado también la rehabilitación de la ciclopista que pasa por aquí enfrente, de todos los laterales.

No se modifica ni se toca ningún monumento. No se tapa, no se afecta para nada las características de Reforma, y por supuesto contamos con el visto bueno del INAH y del INBA para estos propósitos.

Estas son las glorietas que se van a intervenir para su mejora en cuando a pavimentos, alumbrado, jardinería, todo eso es lo que va a venir asociado con Metrobús.

La verificación del INAH, la semana pasada hicimos uno de los últimos recorridos, ahí aparece a mi derecha el Director General del INAH, que se siente complacido con el proyecto de Reforma y esta sustitución de los autobuses viejos por los contaminantes.

En cuanto a la manifestación de impacto ambiental, hay una intervención completa de la calle aquí autorizada. Hay un derribo o retiro de 618 árboles, de los cuales la mayoría está en la sección norte en Talismán, algunos en Misterio. Ninguno de significancia en el tramo emblemático de Reforma, de Hidalgo a Puerta de los Leones; 15 por ciento son eucaliptos y casuarinas, que son una especie que la Ciudad viene retirando por ser dañinos, y 35 por ciento son de talla pequeña.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Habrá también una adecuación vial para dos bahías colindantes con el Parque Winston Churchill, ya también hablada y platicada con los inversionistas y con el Bosque de Chapultepec y la delegación.

Hay, como medida de mitigación, una aportación del 2 por ciento de la inversión al Fondo Ambiental destinado a obras de mitigación. El contrato de la obra es de mil 100 millones de pesos, el 2 por ciento equivale a 22 millones del Fondo Ambiental Público que se destinarán precisamente a Reforma.

Proyecto de mantenimiento de la ciclo vía y lo que comentaba; documentos normativos, están a sus órdenes en diferentes páginas, en la nuestra tenemos esto que aparece aquí, donde están los resolutivos, donde están los proyectos ejecutivos y señalar también que Metrobús es el primer sistema en su tipo en incorporar sistemas inteligentes en el transporte.

Este es nuestro Centro de Control en Buenavista, donde podemos estar viendo cada línea y cada autobús en tiempo real y tener comunicación con nuestros autobuses. Revisamos lo que está sucediendo al interior de los autobuses y podemos revisar también lo que sucede en nuestras estaciones.

Información al usuario del siguiente autobús y su destino; el uso de la tarjeta de la Ciudad de México, por supuesto la incorporamos y beneficios adicionales pues será la accesibilidad para personas con discapacidad.

Estimamos que por lo menos 22 mil viajes menos se dejarán de hacer en auto en Reforma y sustitución de los 180 autobuses de baja tecnología por 90 de tecnología de punta; una reducción adicional de 19 mil toneladas de gases de efecto invernadero, lo cual nos llevará a un global de Metrobús de 164 mil toneladas de gases de efecto invernadero.

Seguridad y rapidez en el traslado, reducción del 40 por ciento de los tiempos de traslado, videovigilancia con cámaras en parabuses y autobuses, confiabilidad en la frecuencia de paso y accesibilidad para todos; pago con la tarjeta, sistemas de información, aire acondicionado y conectividad con los diferentes sistemas de transporte de la Ciudad.

Estamos pensando en un servicio complementario a partir del Auditorio-Fuente de Petróleos hacia Santa Fe en un autobús convencional que permita a 15 mil pasajeros darles continuidad en su traslado.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** ¿Por dónde?

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Por Reforma, en el esquema que hoy se opera, sin mayor intervención y con el carril como hoy opera.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** ¿Sería Metrobús?



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Será operado por Metrobús, como un servicio complementario.

Por primera vez lo hicimos en la Línea 6, tenemos el servicio troncal hasta Aragón y de ahí sale un servicio complementario de Metrobús que se distribuye a colonias populares como La Providencia y Cuchilla del Tesoro, ya lo operamos.

Entonces en forma análoga buscaremos operar de Fuente de Petróleos a Santa Fe, la parte sur, sur-poniente y estamos estudiando la posibilidad de ligar también un servicio complementario de Indios Verdes a Coatepec, en un servicio semejante, buscando viajes más largos, más seguros y más rápidos para el usuario.

Esto, senador, es lo que habíamos preparado para ustedes. Estoy a sus órdenes para cualquier pregunta o comentario.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Muchas gracias ingeniero Calderón.

Senadora, no sé si tiene comentarios, preguntas.

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA:** Muchísimas gracias, ingeniero, por esta exposición.

Yo quisiera retomar un poco lo que comenté al inicio de mi intervención sobre el punto de acuerdo presentado y hago hincapié, porque después hubo cierto eco en los medios de comunicación, en los que hubo algunas notas que decían que el impacto ambiental ya aparecía en la página.

Primero, yo quiero compartir que a la hora de realizar este punto de acuerdo revisamos la página y realmente no había información y de repente apareció información que ni siquiera considero es información muy profunda sobre lo que realmente puede implicar la Línea 7 del Metrobús, y lo digo con mucho respeto.

Concretamente, el exhorto es hacer público el estudio de impacto ambiental relacionado con el proyecto de la Línea 7 del Metrobús.

Garantizar que el proyecto no provocará derribo de árboles, así como también tomar en cuenta la opinión de los vecinos.

No podía dejarlo de mencionar porque viene de manera muy escueta.

En esta presentación a mí sí me gustaría conocer a mayor profundidad sobre este estudio de impacto ambiental.

Y lo digo de esta manera, porque desafortunadamente hemos tenido graves problemas en cuanto a calidad de aire se refiere en nuestra Ciudad.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Hemos tenido además de manera muy desafortunada días enteros, incluso en el Valle de México, en el año 2016, se registraron 18 días con calidad del aire muy mala.

Esto obligó a las autoridades a endurecer, aplicar medidas ambientales extraordinarias para enfrentar los elevados índices de contaminación.

Ustedes recordarán el tema del doble No Circula y al día de hoy no sabemos si esto ha sido suficiente o no.

Me queda claro que el parque vehicular cada día aumenta más en esta Ciudad, cuando debiera estar pasando todo lo contrario.

Y cuando hablamos de derribo de árboles hoy, ingeniero, le toca aquí presentar el tema de la Línea 7, pero ha sido una constante del Gobierno de la Ciudad derribar árboles y después no ver cómo sustituyen este derribo de árboles, que además el derribo de árboles es un factor coadyuvante en el cambio climático.

Los árboles desempeñan una función fundamental en la absorción de gases de efecto invernadero y son responsables también del calentamiento global y tener menos árboles, por supuesto, que afecta a los capitalinos, afecta a la Zona Metropolitana del Valle de México y es lo que no queremos; no queremos que en esta Ciudad nos sigamos quedando sin árboles.

De hecho presenté hace unos meses el total de árboles derribados en esta administración y estamos hablando de miles y miles de árboles derribados y no es clara la propuesta alternativa a este derribo de árboles para contrarrestar.

Viendo la presentación me queda claro que es un buen proyecto, si uno ve estas imágenes pues se ve bonito y admiro el proyecto como tal en estas imágenes.

Yo espero que realmente el proyecto sea un proyecto que mejore la imagen urbana.

A mí sí me preocupa el tema del Paseo de la Reforma, pues es nuestra avenida más importante, una avenida emblemática en América Latina.

Tiene un profundo significado histórico, tiene grandes monumentos, importantísimos para nuestra Ciudad y para el país. Qué bueno que no se vaya a tocar ninguno de estos monumentos, había inquietud al respecto.

Y si se toca alguno de los monumentos, como lo expuso aquí, que sea para mejorarlo, no para moverlo o desaparecerlo como también ha ocurrido en el pasado.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Yo quisiera, además de todo esto, me parece importantísimo que pudiera compartírnos sobre las notas que hemos estado revisando el día de hoy, las notas con las que despertamos el día de hoy.

Con mucha preocupación vemos esta posible alza en la tarifa del Metrobús, que implicaría pasar de seis pesos actuales hasta ocho o nueve pesos.

Bueno, me queda claro que todos estamos atravesando México, está atravesando por una situación muy complicada, pero no deja de ser un golpe bajo a la economía de los capitalinos y pensamos, por ejemplo, tan sólo con un viaje redondo una persona que gana el salario mínimo estaría destinando el 20 por ciento y hasta el 40 por ciento de su ingreso diario, solamente para trasladarse. Y el tema es que millones de capitalinos no solamente utilizan el Metrobús, utilizan también el Metro, el camión, el microbús para llegar a su destino y termina afectando.

Sabemos que estas alzas estarían asociadas al incremento en el costo de combustible, pero también queremos hacer un exhorto al Gobierno de la Ciudad de México a ser mucho más sensibles, a ser creativos para no golpear más la economía de las familias.

El Jefe de Gobierno incluso hace un tiempo se comprometió a no incrementar impuestos ni cargas ni contribuciones, que representaran mermas en el bolsillo de la gente. Entonces yo le preguntaría, me queda claro que no es una posición sencilla, Ingeniero, y además yo celebro que usted lleve al frente del Metrobús tantos años, desde el inicio del mismo. Esa parte me parece sumamente positiva; usted ha visto cómo se han dado los aumentos año con año; a mí sí me gustaría que nos compartiera esta parte porque sí estaría pegando fuerte al bolsillo de los capitalinos.

Si nosotros vemos el trazo de esta Línea 7 del Metrobús, me gustaría saber cómo van a lograr una operación eficaz, por ejemplo, en una zona tan complicada como lo es Indios Verdes, donde van a convivir tres líneas del Metrobús, el paradero de los autobuses del Gobierno de la Ciudad, la terminal del Metro, cientos de microbuses de Ticomán, Azcapotzalco, La Villa.

Me preocupa qué va a pasar en esta zona, porque nosotros vemos todo esto y toda la parte de Reforma muy probablemente quede muy bonita, los camiones, pues son los camiones que nosotros hemos vivido los que hemos utilizado el Turibús, son camiones que ya conocemos, son camiones muy buenos; me queda claro que hay que darle calidad a los capitalinos, el que se pueda contar con cámaras, el que puedan ser camiones también para las personas con discapacidad, que haya mayor accesibilidad; todo esto es muy positivo, pero en sí me preocupa la parte de la problemática que se pueda dar en Indios Verdes.

Me gustaría también preguntarle, porque creo que sería muy positivo hacer públicas las autorizaciones del INAH. Aquí se hablaba ya que había autorizaciones del INAH y del INBA; entonces, creo que sería positivo hacerlo público y esto también, con esto lograríamos menos tensión vecinal, sobre todo en las zonas en donde sí hay cierta tensión vecinal.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Y yo le preguntaría también en qué han consistido estas reuniones, pensando en la parte vecinal, porque siempre tiene que ir acompañado, cuando se presenta un proyecto de este tamaño, un proyecto costoso, un proyecto que me queda claro que tiene beneficios, sustituir camiones viejos por camiones de este tipo; por supuesto que resulta mucho más positivo.

El tema del trabajo con los vecinos en estas tres delegaciones, ¿en qué ha consistido este trabajo con los comités ciudadanos, tanto de la Gustavo A. Madero como de la Delegación Cuauhtémoc y de la Delegación Miguel Hidalgo?

Muchísimas gracias por sus respuestas, ingeniero.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Gracias, senadora.

Adelante, ingeniero Calderón.

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Muchas gracias, senador, senadora.

Sobre la cuestión del impacto ambiental. El resolutivo del impacto ambiental está publicado en la página de la Secretaría de Obras desde finales del año pasado.

El proceso de licitación que se llevó a cabo, no podría haberse llevado a cabo si no se tuviera la autorización del impacto ambiental. El impacto ambiental fue cuidadosamente ejecutado, no es que lo hagamos público: por ley es un instrumento público, está disponible en la Secretaría de Medio Ambiente, está disponible, es un legajo importante; cuenta con muchos planos, ubicando cada uno del inventario forestal y el inventario de árboles que se va a remover.

Es un instrumento público, está ya a disposición del Senado, de cualquier ciudadano que lo requiera.

Sobre la consulta y los comentarios que se han tenido, han sido con diferentes tipos, diferentes usuarios o habitantes de la zona del corredor.

Hemos tenido reuniones con la Cámara de Comercio, con la COPARMEX, con la CANACINTRA, con la organización de hoteleros, con establecimientos particulares como los hoteles de gran turismo: Four Seasons; Marquis, María Isabel; sobre todo su preocupación es el periodo de otras.

Están todos muy contentos con que haya una sustitución, insisto, de vehículos viejos por vehículos espectaculares en su conformación. Lo que les preocupa son los tiempos de obra, los periodos de obra que no se vea afectada la funcionalidad.

Las obras todas son molestas. Sin embargo, con la Secretaría de Obras que es la responsable de su ejecución, tiene un esquema muy quirúrgico de trabajo nocturno y de abrir pocos tramos, simultáneamente irlos completando para causar la menor molestia posible.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

No hay zonas vecinales habitacionales a lo largo de la mayoría del corredor. Donde existe mayor concentración vecinal es en la parte de Misterios.

Ahí, a través de la delegación Gustavo A. Madero y de la Subsecretaría de Participación Ciudadana, se ha tenido contacto y difusión de las obras que se van a hacer y del nuevo funcionamiento de la vialidad con todos ellos.

Incluso preocupados por los momentos, la mayor intervención es en Misterios. Misterios está destrozado sus pavimentos; ahí va a haber una intervención de fachada a fachada, ese es quizá el tramo de obra de mayor dificultad.

Lo otro es mejorar los pavimentos del carril del Metrobús y así ha avanzado en la parte de Tlatelolco, ahí están a la vista ya los trabajos concluidos de cerca de cuatro kilómetros sin mayor perturbación a la vialidad o a los vecinos.

Se han tenido reuniones también por supuesto con una comunidad muy importante, que es la comunidad de Tlatelolco, para informarles de las obras e informarles del sistema, cómo va a funcionar.

Regresando a Misterios, ahí ya tenemos con la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad y del Trabajo un censo de los establecimientos que hay a lo largo de todo eso, con el propósito de, en su momento si es requerido, otorgar un seguro de desempleo durante el seguro que se lleven a cabo las obras. Eso ya lo hemos venido trabajando.

Sobre las características de los árboles, bueno, a nadie nos gusta que retiren los árboles. Ya decía que son 600 árboles, 35 por ciento de ellos son de baja envergadura o de especies que no son convenientes para la ciudad, y los otros son necesarios por las intervenciones que se van a hacer viales y por las ubicaciones de los parabuses. Ninguno emblemático en el tramo central, fue de nuestra mayor preocupación.

Incluso alguna estación parabús que vamos a tener, dije: ¿Por qué no la ponen aquí por donde pasa la gente? Pues no la ponemos porque hay árboles y la desplazamos algunos metros al sur o al norte.

La compensación creo que va a ser importante. Se va a reflejar en el mismo Corredor Reforma. Es este proyecto que hoy hace la Secretaría de Medio Ambiente con los 22 millones que se aportan como medida de mitigación.

Anteriormente, las mitigaciones que se otorgaban en impacto ambiental era "Si quitas un árbol, pones tres". ¿A qué nos enfrentamos? A que no había en el lugar donde quitábamos espacio dónde quitarlos.

En la Línea 6 fue un ejemplo muy importante. Hubo retiro de árboles pero hubo una intervención ambiental muy importante a lo largo de todo lo que es Aragón y está a la vista las restauraciones que se hicieron.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Ningún monumento se va a tocar, eso es categóricamente, ningún monumento. Antropología nos pidió colaborar con ellos y bajo su supervisión en la restauración de algunos de los Misterios y mejorar su iluminación. Eso se hará de acuerdo a sus lineamientos y de acuerdo con ellos.

Por supuesto las aprobaciones del INA y del INBA, la Secretaría de Obras cuenta con ellas para ejecutar las obras.

Sobre el tramo de Indios Verdes, Indios Verdes tendrá correspondencia con nuestra estación de la Línea 1. Actualmente hay un proyecto de un gran SETRAM que se hará en los próximos años en Indios Verdes. Por lo pronto, nuestra estación de la Línea 7 está integrada con la Línea 1 y con este SETRAM que se va a hacer.

No va a empeorar la situación porque vamos a quitar estos 180 autobuses y la conexión entre Indios Verdes y la Basílica es de alrededor de un kilómetro y medio; se va a hacer por un carril preferencial compartido con los transportes que hoy salen.

A partir de la Basílica, cuando hicimos en la Basílica de Guadalupe la Línea 6, ya dejamos en la estación la previsión para la Línea 7; entonces no habrá mayor intervención en ese tono y ya desde ahí ya nos incorporamos a nuestro carril.

Eso es en lo que respecta a la Línea 7; insisto, es fundamentalmente un cambio tecnológico de autobuses de baja capacidad, chicos sin accesibilidad, por autobuses de alta capacidad, alta tecnología y con todos los sistemas tecnológicos ambientales.

Su otra pregunta tiene que ver con el tema de la tarifa de Metrobús. Por supuesto que es preocupación de la ciudad, del Jefe de Gobierno y política pública el proteger las economías de los habitantes de la Ciudad y de la Zona Metropolitana. Así ha sido.

La tarifa del Metrobús no se ha actualizado desde el 2013; es decir, llevamos cuatro años con la misma tarifa al usuario, de 6 pesos. Es de las tarifas más bajas que existen en el país, independientemente de que es quizá de los sistemas integrados mejores que tenga la ciudad, el país y Latinoamérica, es de las tarifas más bajas.

Es inferior la tarifa de Metrobús a lo que se cobra en un camión de redilas en Chiapas o en Oaxaca. Comparados con sistemas semejantes como el de León, Guadalajara o Hidalgo, nuestra tarifa también es mucho más baja, en ese ánimo, en el de proteger las economías de los usuarios.

Hemos mantenido un equilibrio financiero en Metrobús todos estos años hasta el año pasado. El año pasado por primera vez después de 10 años comenzamos con dificultades financieras por dos motivos fundamentales: los deslizamientos que se dieron de las gasolinas durante 2'15 y los impactos muy importantes en el tipo cambiario, la devaluación del dólar.





## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

La tarifa que nosotros pagamos, no la del usuario, la que nosotros pagamos a nuestros operadores, como todos saben los autobuses no son de Metrobús, tenemos concesionarios operando los 568 autobuses de Metrobús, tenemos ahí en su concesión la obligación de unos aumentos y actualizaciones contractuales con ellos, año con año, de acuerdo a la composición de su tarifa.

Su tarifa incluye el incremento de los salarios mínimos, el cambio de paridad con respecto al dólar, el cambio de precio del diésel y adicionalmente el Índice Nacional de Precios al Consumidor.

De estos cuatro componentes un arreglo de mezclado, es el pago que nosotros, Metrobús, les hacemos a nuestros operadores. Lo hemos hecho no obstante no han aumentado los ingresos por lo que decía la tarifa de 2013 no se ha modificado,

Hemos estado dando estas actualizaciones hasta el año pasado. El año pasado nos vimos impedidos dar esta actualización, se están revisando las posibilidades financieras y el año pasado, por primera vez en la historia de Metrobús, tuvimos la necesidad de recurrir a un apoyo de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de 300 millones de pesos, para poder sostener la calidad de la operación.

Entonces, lo que sucede hoy día, ¿cuál es la tarifa comercial de Metrobús? Es de seis pesos. ¿Cuál es la tarifa técnica del punto de equilibrio? Está por arriba de los 8 pesos.

La Ciudad, la Secretaría de Finanzas, el Jefe de Gobierno ha instruido se busquen las posibilidades de recursos.

Está buscando la Secretaría de Finanzas hasta dónde puede soportar pero hay escasez y reducción de recursos con respecto al año anterior por parte de la Federación a la misma Ciudad, una reducción de más de (inaudible)... millones de pesos que ha afectado a todos los sistemas de la Ciudad.

El Jefe de Gobierno ha hecho solicitudes a la Federación de apoyos al Fondo de Capitalidad que no han tenido respuesta. Entonces, estamos en ese proceso, en estas semanas para determinar cuál es la situación financiera.

Porque, por otro lado, un sistema que le ha costado tanto a la Ciudad no es posible abandonarlo y arriesgarnos a que haya un deterioro del mantenimiento del parque vehicular.

Entonces, estamos en ese proceso senadora.

Muchas gracias.

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA:** Muchas gracias.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Yo sí voy a seguir insistiendo en el tema de la evaluación y la manifestación de impacto porque tengo entendido que son dos documentos distintos: uno sí está en Internet, el otro no, no sé si dependan de usted o no, pero lo dejo así en la Mesa, no quiero necear con el tema pero sí me parece muy importante que cualquier proyecto pueda tener toda esta información y que esté además al alcance de los ciudadanos.

Muchas gracias ingeniero.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Gracias senadora. Gracias ingeniero.

Yo quisiera hacerle algunas preguntas.

Qué va a pasar con los concesionarios actuales, los que están circulando con sus autobuses, si se va a entrar como el esquema que se ha hecho en las anteriores líneas y en qué condiciones se están incorporando los concesionarios.

De cuánto es la inversión de este proyecto y cuándo esperan terminarlo.

En Reforma también hay tramos que son de concreto, entonces no sé si va a haber alguna intervención ahí en el concreto o no.

Cómo será el tema de accesibilidad, porque si es a piso tendrá que coincidir la altura de la banqueta con la altura del autobús.

Entonces, no sé si es nada más instalar los parabuses o va a haber intervenciones en la altura de los mismos para permitir la parte de la accesibilidad.

Preguntarle sobre la situación financiera de Metrobús, entre la tarifa técnica y si están operando con déficit o no; los 300 millones del año pasado que proyección presupuestal tiene para este año y qué esperaría.

Y en términos de dinero, cuál es el impacto que está teniendo el aumento de los combustibles en la operación de Metrobús.

Esas serían mis preguntas.

Y una muy rápida: y si su expectativa; vimos las declaraciones que aparecen el día de hoy, si las expectativas de usted o del Gobierno de la Ciudad de aumento a la tarifa es de 8 pesos, si eso es lo que más o menos están pensando ustedes en proponer o en ajustar la tarifa.

**INGENIERO GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Muchas gracias senador.

Quién va a operar el Metrobús en la Línea 7: los mismos concesionarios que hoy operan, son los mismos, cambian ellos, así lo convinieron, cambiar su razón social.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Una de las operadoras se llamará Skybus y otra Operadora Línea 7. Son los actuales operadores de Bicentenario, de los autobuses que hemos estado hablando, son los propietarios de los 180 autobuses y ahora operarán los 90 autobuses con los que contaremos.

Cuáles es la inversión: la inversión en obra en el tramo central es de mil 100 millones de pesos.

Igualmente la inversión en autobuses es igualmente cuantiosa, son autobuses muy caros, cada autobús cuesta más de 10 millones de pesos; la inversión total con impuestos, traslados y demás, es de mil 100 millones de pesos en la flota.

Además contaremos con los sistemas de recaudo, de vigilancia inteligentes de información al usuario; eso monta del orden de otros 200 millones de pesos de inversión.

¿Cómo se distribuye, por su origen, las inversiones?

Las inversiones en la infraestructura las hace la Secretaría de Obras con presupuesto del Gobierno de la Ciudad, como hemos hecho todos los corredores. Y aquí aprovecho para destacar que esa es una característica también singular de Metrobús con respecto a otros sistemas del país y del mundo; todos los otros sistemas han recibido siempre apoyo federal o nacional.

La ciudad ha hecho Metrobús, la red más larga y más grande en el mundo, con recursos exclusivamente propios de la ciudad; y ahí aprovechamos para solicitar que haya apoyo federal para este tipo de obras tan importantes, como es la movilidad. Los recursos de la obra son recursos de la ciudad, recursos fiscales de la ciudad.

La parte de la adquisición de los autobuses tiene una composición: el 20 por ciento del monto del costo lo pagarán los concesionarios y el 80 por ciento saldrá a través del ingreso de la tarifa a Metrobús. Y la parte de los sistemas de...

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** ¿Hay un financiamiento ahí?

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** Hay un financiamiento, hay un crédito muy importante que logramos con la unidad del Banco de Exportación del Reino Unido, lo cual nos permitió obtener una tasa mucho más baja que la tasa comercial actual.

Financiamiento de los autobuses y, por primera vez, por la credibilidad del Metrobús, se da el financiamiento del cien por ciento de los autobuses, que es algo insólito, a través del Banco Santander, con el apoyo y contragarantía de la Unidad del Banco de Exportación del Reino Unido; entonces, nos permitió obtener una tasa menor a la que comercialmente obtendríamos en la banca.

Y los sistemas de recaudo de pantallas de videovigilancia y monitoreo, esas son inversiones privadas y se contratan a través de un contrato de cinco años, como prestación de servicio. Esa es la composición de la inversión.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

En cuanto a la accesibilidad, bien decía usted, para que pueda ser accesible tendrá que estar a nivel el autobús con la plataforma del parabús, entonces son 35 centímetros; en algunos lados tenemos los 35 centímetros de diferencia entre la zona de rodamiento y la banqueta. En otros lo nivelaremos, del tipo como lo hicimos en el Centro Histórico, por supuesto manteniendo los pavimentos y toda la configuración de la zona peatonal de Reforma.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** ¿No hay inversión privada en los parabuses?

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** También, perdón, esa la omití.

Claro, los parabuses estamos hablando de cerca de 100 millones de pesos o más de inversión en los parabuses, porque son también dotados de pantallas digitales, como una gran pantalla de teléfono va a estar en el parabús. Esos son 100 millones de pesos de inversión, se dará a cambio de aprovechamiento de los espacios públicos otorgando un permiso de arrendamiento temporal revocable de 10 años.

Los tiempos de ejecución. Están establecidos cinco grandes tramos que se irán haciendo paulatinamente: uno que va de Indios Verdes hasta la Basílica. Otro de la Basílica al Eje 2 Norte. Del Eje 2 a Hidalgo. De Hidalgo a Chapultepec. Y de Chapultepec a la Fuente de Petróleos.

Estimamos que sea a finales de este año esté concluido, es decir, octubre-noviembre esté concluida la obra y el inicio de operaciones del Metrobús en la Línea 7, a finales de año.

Por supuesto, este es un proyecto caro: caro para Metrobús en su operación por la calidad de los autobuses, el aire acondicionado, que demanda más energía. Entonces, es probable que tenga una tarifa diferencial en su operación, por la calidad que estamos brindando.

El otro tema al que hacía referencia, ya comentaba que recibimos, por primera vez, 300 millones de pesos de subsidio, para llamarlo por su nombre, la denominación técnica es subrogaciones.

El año pasado y este año enfrentamos una situación muy difícil. He señalado desde principios de año que el incremento del diésel a 17 pesos representa simplemente en el diferencial de lo que pagamos el año pasado con lo que pagaremos este año, 150 millones de pesos más. Es un impacto muy importante.

Las previsiones para este año son de un requerimiento, si usamos 300 millones de pesos el año pasado y para un semestre es muy fácil la cuenta. Hoy necesitamos 600 millones este año, por lo que vamos a erogar y por estos impactos muy importantes en el tipo de cambio y en el costo de los combustibles.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

Y si dividimos 600 millones de pesos entre 300 millones de usuarios, el diferencial requerido para cubrir este déficit es de 2 pesos por pasaje. Por eso hablábamos de que la tarifa comercial es superior a los 8 pesos actualmente.

No sé si contesté todas sus preguntas.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** ¿Para estos autobuses hay el diésel adecuado?

Para estos autobuses tenemos el compromiso de Petróleos Mexicanos de dar diésel de ultra bajo azufre. Fuimos los primeros en usar ultra bajo azufre en la ciudad, en el país y en Latinoamérica.

Nos ha garantizado Petróleos Mexicanos que tendremos el diésel de menos de 15 partes por millón.

Aquí recuerdo que el compromiso de la ciudad, el compromiso ambiental de la ciudad es muy importante. Cuando había un círculo vicioso que no se podía romper en la ciudad, que era, el fabricante decía: ¿Para qué quieren una tecnología más limpia si no tienen el combustible? Y PEMEX decía: ¿Para qué quieren un combustible más limpio si no tienen la tecnología?

El Jefe de Gobierno en su momento dio el manotazo en la mesa, le pidió a los proveedores de los autobuses que tengamos en la ciudad el mismo autobús que hoy está circulando en Estados Unidos y en Europa, ese es el que hemos tenido como política en Metrobús y el diésel que se había comprometido PEMEX a darnoslo, sí nos lo dio, pero nos los entregó en Ciudad Juárez.

Durante dos años fuimos a recoger el diésel adecuado para que operara el Metrobús a Ciudad Juárez. Esa es una anécdota que vale la pena recordar.

Muchas gracias.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Muchas gracias.

Yo quisiera hacer un comentario final, si la senadora no dispone de otra cosa.

¿Quieres decir algo?

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA:** No, nada más agradecer.

**SENADOR MARIO DELGADO CARRILLO:** Está clara la situación financiera. También me parece que es entendible y son muy razonables los números que plantea aquí el director de Metrobús; sin embargo, me parece que ir a 8 pesos la tarifa sería un aumento de 60 por ciento en esta administración al pasar de 5 a 8 pesos, y hay que recordar que el 18 por ciento del gasto en las familias en la ciudad en promedio se dedica al transporte público.



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

También el Metro al principio de la administración subió de 3 a 5 pesos, lo cual también es un aumento de más del 60 por ciento. Y desafortunadamente el contexto es muy adverso no sólo para las familias de la ciudad sino todo el país.

Justamente ayer Banco de México dio las estimaciones que se tienen de inflación. La inflación esperada podría llegar a 5.4 por ciento en este año, lo cual sería la peor inflación en los últimos 18 años.

Hacerle un exhorto al Jefe de Gobierno a través de su conducto, ingeniero, de que esta ciudad siempre ha sido solidaria.

Que sean muy cuidadosos y piensen en la gente antes de hacer un ajuste.

Creo que por los números de la ciudad, el tamaño que tiene su presupuesto, los recursos adicionales que afortunadamente ha tenido en los últimos años, permitirían que se apriete el cinturón el gobierno y no le vaya a cargar un aumento en el transporte a los capitalinos. Creo que sería lo más oportuno dadas las condiciones que ya sabemos prevalecen en el Gobierno Federal, que ahí sí no se tientan el corazón para subir la gasolina hasta en un 20 por ciento, provocando la espiral inflacionaria que vemos ahora en todo el país.

Y nada más para dimensionar el tamaño de los aumentos: si el Metrobús se va a 8 pesos, pues es el aumento al salario mínimo que tuvo en este año la mayoría de los mexicanos.

Entonces, ojalá, sabemos la situación tan complicada de Metrobús, pero ojalá haya un gesto solidario como lo ha tenido siempre esta ciudad con su población y que además del gasolinazo, pues el Jefe de Gobierno no le vaya a recetar un aumento a los capitalinos en el transporte público.

Por lo demás agradecerle su presencia, felicitarlos por el proyecto, me parece muy valioso y muy bien pensado el proyecto de Metrobús en Reforma. Creo que va a ayudar a darle un transporte digno, como usted lo mencionó, a la principal avenida de nuestro país y creo que o están haciendo de una manera muy adecuada para engrandecer Reforma.

Así que muchas gracias por su presencia y ahí le mandamos ese exhorto al Jefe de Gobierno por su conducta.

Senadora, si quiere decir algo.

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA:** Muchísimas gracias senador.

Pues nuevamente agradecer la disposición del ingeniero Calderón, ya son muchos años de conocernos, muchos años también de atender nuestras inquietudes.

Recuerdo aquella encuesta que levantamos hace algunos años, concretamente para preguntarle a la gente sobre cómo se sentía con el Metrobús, si era cómodo, si no era cómodo...



## COMISIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

**GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA:** (Inaudible, sin micrófono)

**SENADORA MARIANA GÓMEZ DEL CAMPO GURZA:** Exactamente.

Entonces son muchas anécdotas a lo largo de los años. Lo más importante, ingeniero, primero gracias por estar aquí, por presentarnos el proyecto, ayuda también porque estamos y saludamos a la gente que nos sigue a través del canal del Congreso, para que los capitalinos y pues no nada más los capitalinos, sino todos conozcan, porque tenemos millones de visitantes a la Ciudad de México, por lo tanto que conozcan este proyecto.

Decirle que cuidemos hasta el último momento que sea un transporte eficiente, un transporte limpio, un transporte seguro y no olvidar jamás el compromiso ambiental.

Espero que así sea y gracias por estar aquí con nosotros y agradezco también al presidente de la Comisión del Distrito Federal.