

EN CINCO AÑOS SE DESTINARON \$82 MIL MILLONES

Inversión en transporte ha beneficiado a zonas más pobladas: Lajous

Los subsidios han permitido mantener precios bajos en el pasaje; sin ellos sería de \$15, asegura

ÁNGEL BOLAÑOS SÁNCHEZ

Con una inversión histórica de 82 mil millones de pesos en lo que va de la actual administración, la política de movilidad del gobierno de la Ciudad de México se ha orientado a llevar un transporte estructurado, asequible y de calidad a las zonas con mayor densidad poblacional y cuyos habitantes tienen los ingresos más bajos, para “materializar la frase más representativa de este momento histórico: ‘por el bien de todos primero los pobres’”, afirmó el titular de la Secretaría de Movilidad (Semovi), Adrián Lajous Loeza, ante diputados del Congreso capitalino.

Al mismo tiempo, se mantienen los subsidios a las tarifas para que sean asequibles, ya que de no aplicarse el precio del pasaje sería entre 9 y 15 pesos. Mencionó que en el caso del Cablebús, cuyo costo es de 7 pesos, y donde el subsidio es de un poco menos de dos pesos, el apoyo es relativamente pequeño al ser un sistema eficiente en términos de costos de operación y número de usuarios, mientras la tarifa técnica del Metrobús es de 11 pesos y el usuario paga seis.

En su comparecencia ante el Legislativo local con motivo de la glosa del quinto Informe de gobierno, el funcionario resaltó proyectos dirigidos a las zonas oriente, norte y poniente de la ciudad, como el Cablebús y el trolebús elevado, así como la inversión en el Metro

y el Tren Ligero; sobre este último, adelantó que este sábado llega al puerto de Manzanillo, Colima, el primero de nueve trenes que se adquirieron a una empresa china para renovar el servicio, y que una vez finalizadas las pruebas estaría en operación antes de finalizar el año.

También resaltó la reactivación y ampliación de la red del trolebús con la adquisición de 442 nuevas unidades, luego de que no se había comprado ninguna en más de 20 años, con la meta de llegar a 500 en el primer trimestre del próximo año y que ha permitido ampliar varias líneas, como la 7 de Ciudad Universitaria a Tláhuac; la 2, de Velódromo a Pantitlán; la 5, de San Felipe de Jesús a Hamburgo, y que se extenderá a la Diana, así como la reactivación de la línea 9, de Iztacalco a Villa de Cortés.

En el caso de la línea 1 del Metro, reiteró que su reapertura –con varios meses de retraso– está a días, una vez que concluya el proceso de certificación, sobre todo del sistema de control de trenes, uno de sus principales componentes, y confirmó que el contrato incluye sanciones por retraso en la entrega de trabajos y malfuncionamiento del sistema.

El retraso en la reapertura de la L1 podría traer sanciones

