

## #TransportePúblico

# PASO HACIA LA MODERNIZACIÓN

#TransportePúblico

## El aumento de la tarifa del transporte público en la Ciudad de México es un paso hacia la tarifa técnica del servicio y, con ello, la mejora sustancial del transporte

**POR DAVID MARTÍNEZ**

@TamarizDavid

**E**l aumento de tarifa del transporte público de más del 10 por ciento en la Ciudad de México (CDMX), representa un paso más para lograr la modernización del transporte público y trasladar a los micros, camiones y vagonetas a conformarse como corredores de transporte concesionados, así lo considera Víctor Alvarado, especialista en movilidad y políticas públicas.

Alvarado explicó a *Reporte Índigo* que el aumento, en realidad, corresponde más a un ajuste realizado en acuerdo a la inflación.

Fue el pasado 31 de octubre, cuando la Secretaría de Gobierno de la CDMX y la Secretaría de Movilidad (Semovi) informaron de un aumento de 1.50 a la tarifa de vagonetas, camiones y microbuses del transporte concesionados.

El domingo 2 de noviembre, durante una conferencia de prensa, la Semovi informó que el aumento autorizado de 1.50 pesos tiene como propósito fortalecer la calidad del transporte, al permitir la renovación de unidades, el mantenimiento de la flota existente, la capacitación de las y los conductores, y avanzar hacia un sistema más sustentable y ordenado.

Con lo anterior, la tarifa mínima de microbuses pasó de 6 a 7.50 pesos, la tarifa mínima de camiones de transporte concesionado pasó de 7 a 8.50 pesos

y de corredores de transporte concesionado aumentó de 8 a 9.50 pesos.

Los únicos medios que no aumentaron fueron el Metro, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, así como los servicios que dependen del Servicio de Transportes Eléctrico.

### La petición de los transportistas

Es importante mencionar que, desde el mes de octubre, organizaciones de transportistas se manifestaron para pedir un aumento a la tarifa.

La Fuerza Amplia de Transportistas mencionó que era necesario que la tarifa de pasaje mínimo en la Ciudad de México aumente de 6 a 8 pesos.

Uno de los principales argumentos es que los costos operativos han subido y los apoyos, como los que se han otorgado para la compra de combustible, no son suficientes para la modernización de las unidades.

Igualmente, indicaron los transportistas, las autoridades habían prometido un aumento a la tarifa por lo que, de no cumplirse, realizarían bloqueos y protestas.

### Ajuste necesario

El aumento a la tarifa del transporte público representa un ajuste inflacionario que está previsto en la Ley de Movilidad, detalló en entrevista con *Reporte Índigo*, Víctor Alvarado.

“Ha sido una omisión de las administraciones pasadas. La Ley

de Movilidad lo establece desde 2014, y sin este ajuste en la tarifa, la consecuencia ha sido la precarización del transporte. Se ha convertido en un reclamo de parte del usuario de un mejor servicio, pero relegado ante el recurso no disponible del sector concesionario”, declaró.

Igualmente, afirmó que, aunque en efecto esto es un gasto más las familias, el aumento focalizado a transporte es necesario para llegar a una tarifa técnica que permita, en el largo plazo, avanzar hacia la modernización del transporte.

El especialista agregó que una tarifa técnica es el costo real de operar un sistema de transporte: combustible, mantenimiento, tecnología, renovación de unidades, seguros, gestión administrativa, etcétera.

Lo que, en el largo plazo, podrá dar paso a que los concesionarios tengan los recursos para conformarse en empresas corredoras de transporte y, por fin, lograr la modernización necesaria.

### Complementos para un mejor transporte

Alvarado indicó que no solo se necesita que se aumente la tarifa para lograr la modernización del transporte público, también se deben implementar otros mecanismos.

“Se requiere transformar el modelo de operación. Hoy segui-



mos funcionando bajo el esquema 'hombre-camión donde cada operador compite por el pasaje. Eso genera inseguridad vial, falta de calidad y una lógica de sobrevivencia económica", sostuvo.

Por lo anterior, mencionó que se necesita que el servicio sea administrado como una empresa formal, que los operadores tengan salario fijo y prestaciones.

"Que se garantice planificación, control de flota y calidad del servicio y para que

este cambio ocurra sin endeudar o quebrar a los concesionarios, debe existir una tarifa técnica financiada mediante subsidios o esquemas público-privados. Esa tarifa cubre costos reales: unidades nuevas, mantenimiento, tecnología, control de operaciones, seguros y personal", puntualizó.

Y, por último, señaló que todo lo anterior debe hacerse sin perder de vista al actor más importante: la persona usuaria.

"La tarifa social –lo que paga el pasajero– debe mantenerse accesible para garantizar el derecho a la movilidad", reiteró.

### Transporte en regla tras aumento

El 2 de noviembre, tras aprobarse el aumento, el Secretario de Movilidad de la CDMX, Héctor Ulises García Nieto, afirmó que el gremio transportista debe apegarse al cumplimiento de las reglas señaladas en la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito, ambos de la ciudad.

Por su parte, el titular de la Secretaría de Administración y Finanzas, Juan Pablo de Botton Falcón, destacó el compromiso de fortalecer este tipo de transporte, siendo la capital del país un referente de movilidad que protege los bolsillos de las personas que aquí se trasladan.

"Creemos que se debe mejorar la calidad del transporte público concesionado y no concesionado; también decir que la Ciudad de México continúa siendo la ciudad con menor tarifa de transporte entre las principales ciudades de México que tienen tarifas más grandes", expresó Juan Pablo de Botton.

ADTE. DEBOTE INDICATAEE / ENTAC. CI

**Especialistas sostienen que no solo se necesita que se aumente la tarifa para lograr la modernización del transporte público, sino también acciones como salario fijo para operadores**

**Las nuevas tarifas mínimas transporte público en CDMX subieron 1.50 pesos para micros, vagonetas, camiones y corredores de transporte concesionado**



**Se requiere transformar el modelo de operación. Hoy seguimos funcionando bajo el esquema 'hombre-camión donde cada operador compite por el pasaje. Eso genera inseguridad vial, falta de calidad y una lógica de sobrevivencia económica"**

**Víctor Alvarado**  
Especialista en movilidad y políticas públicas





