



**Signos vitales**

**Alberto Aguirre**

alberto.aguirre@eleconomista.mx

**La resistencia de Delfina**

La gobernadora del Estado de México, **Delfina Gómez Álvarez**, cumplirá con sus compromisos. Eso es lo que espera la población, pero también lo que le demandan los concesionarios del transporte público en aquella entidad, que desde hace meses esperan que sea oficializado el incremento a las tarifas.

El gobierno morenista no cederá a chantajes, pero tampoco puede faltar a la palabra empeñada, so pena de que los transportistas cumplan sus amenazas y bloqueen las principales vías de acceso a la Ciudad de México.

Un problema de gobernabilidad que está por resolverse. La autoridad estatal, a través de **Daniel Sibaja**, no ha sancionado a los concesionarios que se han ido por la libre: por cinco kilómetros de trayectos, el cobro pasaría de 12 a 16 pesos, hasta llegar a 25 pesos, en los traslados de más de 10 kilómetros.

Tres pesos. Parece poco, pero en una entidad donde millones de mexiquenses destinan hasta una tercera parte de su ingreso al transporte, puede significar la diferencia entre comer y llegar al trabajo. En un estado donde la desigualdad es brutal y el salario mínimo se esfuma en traslados eternos, una medida como esta no solo es torpe: es insensible. Es, sin más, una amenaza directa al corazón popular del proyecto de la 4T.

El anuncio del aumento habría ocurrido hace dos semanas. Y nada. Era una decisión irrevocable que fracturó profundamente al primer equipo de la gobernadora morenista, quien se allanó a la postura de Cosmares y **Ariel Juárez**, presidente de la Junta local de caminos. El anuncio del incremento fue pospuesto de última hora tras de una comunicación con la jefa de gobierno de la Ciudad de México, **Clara Brugada**, quien le advirtió sobre el efecto dominó que tendrá esa suba en las tarifas del transporte público en las rutas que recorren la zona conurbada del Valle de México.

En la CDMX, la tarifa mínima es de 8.50 pesos y las presiones de los concesionarios se han incrementado, desde que las autoridades mexiquenses cedieron a los chantajes de los transportistas.

En el Estado de México, el modelo de sustitución de las concesiones individuales por rutas de Mexibus ha avanzado lentamente. El proyecto de la línea VI que correría a lo largo de 28 kilómetros de carril confinado de Zinacantepec a Toluca retiraría a 332 unidades de transporte público y desaparecería a seis empresas que actualmente cubren 41 rutas.

Los estudios de factibilidad, costo-beneficio y de ingeniería básica requieren 15 millones de pesos. Concretar el proyecto dependerá del visto bueno de los transportistas, quienes han anulado al secretario de Movilidad, Daniel Sibaja, como un interlocutor válido. No obstante,

la gobernadora lo ha mantenido en el cargo.

En un tiempo récord, Sibaja concretó la ruta del Trolebús Elevado Chalco-Santa Marta Acatitla. El trayecto actualmente cuesta nueve pesos, pero la tarifa sufrirá un ajuste para quedar en 25 pesos. El Tren Toluca-Santa Fe operó un mes gratis, pero ahora cobra 60 pesos. Igual tarifa se aplica en el tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán. Y falta el AIFA...

En dos semanas, Delfina Gómez acudirá al Congreso mexiquense, controlado por el morenista Francisco para entregar su segundo informe. Y antes de que concluya el mes, según lo pactado con los líderes del autotransporte, anunciará el ajuste a las tarifas. El cobro mínimo quedará en 15 pesos.

En política, hay decisiones que no solo cuestan votos, sino historia. Y si no, que recuerden lo que pasó en la CDMX hace una década con el mandatario perredista **Miguel Ángel Mancera**, quien autorizó que el boleto del SCT Metro subiera de tres a cinco pesos. Allí se acabaron sus sueños de una candidatura presidencial.

