

MANUAL DEL BRIGADISTA



**¿POR QUÉ DECIMOS NO AL AUMENTO
DE LA TARIFA EN EL METRO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO?**

1. Porque el GDF mintió a la sociedad al afirmar que la mayoría estaba de acuerdo con el aumento.

Se afirmó que la encuestadora Parametría arrojó como resultado que los capitalinos estarían saltando de gusto porque el STC Metro suba más de 65%. Fue una encuesta a modo, como es el sello de la casa, no representa nada; es tan sólo una coartada para dar la bandera de más corrupción. No se dice nada de transparencia, menos de rendición de cuentas. (1)

Tras las primeras muestras de indignación social, el gobierno de Miguel Ángel Mancera decidió contratar a tres encuestadoras para hacer una nueva. Se contrató a Parametría, Consulta Mitofsky y Covarrubias & Asociados. En total, entrevistaron a 7,200 personas, donde el 55% de los usuarios dijeron estar de acuerdo con el alza. La encuesta consistió en varias preguntas que inducían al entrevistado a dar una respuesta favorable.

La consulta sobre el precio del Metro tuvo al menos tres problemas:

a) Parte de **las encuestas fueron llenadas por los propios encuestadores**, como lo demuestran varias fotos que circulan en redes sociales que dan cuenta de ello;

b) **Ninguna institución independiente verificó la metodología** de las encuestas. Por lo general, como bien dice el dicho, el que paga manda, y aquí no hay excepciones, y

c) Se mintió a los encuestados al no preguntarles si estaban de acuerdo en privilegiar a algunos segmentos poblacionales en perjuicio de otros. **Lo cerrado de los resultados acaso fue para darle cierta verosimilitud** a una cuestión de por sí absurda: el ciudadano diciendo que está de acuerdo en ir contra su propio interés. (4)

Ante este engaño, el Centro de Análisis Multidisciplinario (CAM) de la Facultad de Economía de la UNAM, decidió realizar una encuesta por internet sobre el aumento desde una perspectiva seria y que ahondaba en el tema principal: la afectación directa a la economía de las familias capitalinas y del Estado de México.

El objetivo básico de este CAM siempre ha sido contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de las clases populares realizando y difundiendo estudios de las causas e impacto socioeconómico que sobre estos sectores tiene la actual política económica, social y laboral.

Del tiempo en que esta encuesta estuvo disponible en línea –de las 5:30 pm del 11 de diciembre y durante los días 12 y 13 de diciembre de 2013– se obtuvieron 34,140 formularios web, los cuales fueron sometidos a un algoritmo de validación que tomó en cuenta parámetros sobre los valores electrónicos de los mismos y otros propios de estos

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

tipos de ejercicios en Internet, como las medidas para evitar que un mismo usuario conteste varias veces. Después de esta validación quedó **un total de 29,863 formularios** web que en adelante serán tomadas como el 100% a menos de indicación contraria.

La estructura del total del universo de los encuestados validados (29,863 formularios) referente a su opinión con respecto al aumento anunciado al precio del boleto del metro por el Gobierno del Distrito Federal a partir del 13 diciembre del presente arroja los siguientes resultados: **93% señala no estar de acuerdo con el incremento al precio del boleto del metro**, 5.3% que está de acuerdo con dicho incremento, y 1.7% respondió que no sabe.

La estructura de los niveles de afectación en las condiciones de vida de los usuarios, debido al aumento en el precio del boleto del metro en la Ciudad de México, expresaron que: **91.6% tendrá algún grado de afectación**; 40% indica que le afectará mucho y 39% que le afectará demasiado, solamente 4% señala que no le afectará el incremento al precio del boleto del metro.

Este trabajo contribuye a demostrar que **el incremento al precio del boleto del metro en la Ciudad de México lesiona seriamente el nivel y la calidad de vida de la población mexicana**. El constante aumento al precio de la gasolina, el gas, el incremento sistemático en los alimentos, merman la posibilidad de un desarrollo real y digno de la población, todo esto frente al raquítico incremento anual del 3.9% al salario mínimo para el 2014, dos pesos con cincuenta y dos centavos, para que el salario mínimo en la zona geográfica "A" sea apenas de 67.29 pesos.

Se consolida en la Ciudad de México un proceso irreversible de profunda separación entre gobernantes y gobernados, donde jamás prevalecen el interés y necesidades reales de la gran mayoría de la población. (12)



2. Porque ya nos habían prometido mejoras en el servicio y esto nunca sucedió.

Durante su campaña como candidato de la “izquierda” para la jefatura de Gobierno del DF, Miguel Ángel Mancera **prometió ampliar y optimizar el metro sin subir el costo del boleto**. Esto puede ser constatado en diversos videos que circulan en la red. La palabra de Mancera no tiene ninguna validez.

Por otro lado, en 2010; la tarifa se incrementó en 50% prometiendo que habría mayor seguridad y mejor servicio. Mintieron. El aumento se promovió bajo el argumento de mejorar el servicio, aunque apenas en abril se dijo lo mismo al autorizarse el alza a la tarifa de transporte público concesionado. Los usuarios no vemos las mejoras por ningún lado: los microbuseros siguen violando el reglamento de tránsito de forma impune y poniendo en riesgo miles de vidas diariamente. (15)

3. Porque el manejo de los recursos que entran al Metro está a cargo de la misma mafia.

La corrupción, la impunidad y la opacidad que ahí perviven es la cuestión que debe atacarse a fondo. Y eso no se ve por ningún lado. En efecto, desde el diseño legal del STC-Metro se observa la cultura de la simulación. El contralor es nombrado por quien nombra al director del Metro, y existe un “consejo de administración” integrado por funcionarios del Gobierno del Distrito Federal y dos “contralores ciudadanos” designados por el partido, el PRD, por lo que su independencia es ficticia.

Este punto de partida se pone de manifiesto, además, en el día a día y en el proceso para subir la tarifa del Metro. ¿Por qué dos pesos y no 1.85 o 2.15? El gobierno del Distrito Federal jamás explicó nada. **¿Qué garantías tiene la sociedad de que con esos dos pesos el Metro sufrirá un cambio positivo? Ninguna, sólo la palabra de Miguel Ángel Mancera, que en estos tiempos no vale nada** o muy poco porque la sociedad no está en condiciones de sancionar el incumplimiento, entre otras cosas porque no conoce el Metro por dentro y todo se remite a un acto de fe. (4)

El STC Metro afirma tras 44 años el equipo de operación están por concluir su vida útil y con el aumento del boleto se mejorará el servicio. Falso. En estos 44 años, primero el DDF y ahora el Gobierno del Distrito Federal han sido los responsables de que todo funciona bien: **¿Cómo es posible que se hayan esperado 44 años para ver que ahora sí hay problemas?** ¿Qué hicieron entonces en ese tiempo? (5)

4. Porque los recursos que obtiene el Metro a través de la publicidad son mínimos y poco transparentes.

¿**Cuánto paga Liverpool Insurgentes** a la sociedad mexicana por la salida que hay en el Metro Insurgentes Sur hacia su tienda e la Línea 12 del Metro? No lo sabemos, ya que probablemente ese “favor” se lo pagaron a los directivos del STC Metro. Lo mismo pasa con los cientos de locales de las grandes empresas que tiene salidas directas del Metro. (1)

La concesión publicitaria dentro del Metro está a cargo de ISA Corporativo, que explota los espacios del STC para colocar publicidad, por la que perciben ganancias anuales de miles de millones de pesos, mientras que paga por el uso de estos espacios en “especie” (¿ha visto la publicidad del metro dentro del metro? Esto es una forma de ISA para pagar al STC el uso de los espacios publicitarios). (2)

La cuestión de los dineros en cuanto a publicidad es un asunto muy delicado. En 2010, **el GDF pasó de percibir 12.2 millones mensualmente, a sólo 5.5 millones de pesos**. La empresa ISA Corporativo argumenta que el GDF se excedía en el uso de los anuncios, por lo que se renegoció la contraprestación de 50% del pago en especie y el otro 50% en efectivo; de manera que la relación quedó en **80% en publicidad y 20% en efectivo**. La empresa cobra entre 150 mil y 400 mil pesos por anuncio. (15)

Por estos acuerdos del Gobierno del DF, **los usuarios del Metro perdemos hasta 100 millones de pesos mensuales por concepto de publicidad**. La administración capitalina sólo recibe 5.5 millones de pesos por 78 mil 203 espacios publicitarios que dio en concesión a la empresa ISA Corporativo.

El periódico REFORMA publicó que, en promedio, **el GDF únicamente recibe 70 pesos mensuales por anuncio**. El gobierno capitalino firmó un contrato con dicha compañía por diez años y que asciende sólo a 22.7 millones de pesos mensuales, de los cuales el 80% es pagado en especie con publicidad gubernamental.

Sólo la Línea 3 –que moviliza a 786 mil usuarios al día y es, junto con las líneas 1 y 2, donde los espacios son más caros– **tiene un potencial de ingreso de 20 millones de pesos al mes**, de acuerdo con un cálculo realizado por REFORMA tomando en cuenta los espacios disponibles en las 21 estaciones y en trenes de dicha ruta y las tarifas que maneja la empresa ISA Corporativo. (20)

En otros países, como Francia y España, la publicidad del Metro es uno de los recursos principales que se destinan para su mantenimiento, de acuerdo con Gerardo Moncada, director de Transporte Sustentable de la organización El Poder del Consumidor.

5. Porque el GDF ha gastado millones en “seguridad”, pero prácticamente nada en mantenimiento de trenes.

Las acciones inmediatas del STC Metro no dejan lugar a dudas sobre la falta de rumbo. ¿No es un absurdo la compra de unos cuantos “biombos” o detectores de metales que no abarcan ni siquiera el 20 por ciento de las entradas al Metro que ascienden a más de 190? ¿Se imagina alguien la seguridad que habría, aunque sólo sea psicológica, si en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hubiera sólo dos biombos para los dos terminales y además fuera optativo su uso? Sí, esa lógica del absurdo es la que sigue el Gobierno de la Ciudad de México. (4)

En efecto, paradójicamente **mientras se gastan millones de dólares en cámaras de seguridad que no cumplen sus objetivos, en detectores de metales de ornato y un largo etcétera, no hay dinero para el mantenimiento de los vagones.** En este caso, la salida que encontraron el gobierno del Distrito Federal y el sindicato mayoritario fue desmantelar los vagones más antiguos para reparar, en la medida de lo posible, los vagones más nuevos poniendo en riesgo al usuario y reduciendo el universo de trenes en operación. (8)

El punto nodal es que **la seguridad del Metro no tiene como propósito proteger a los pasajeros, sino evitar daños a las instalaciones.** (9)

El Metro tiene en su haber **3 mil 700 cámaras de monitoreo, de las cuales sirven sólo una parte mínima** por fallas de los servidores encargados de sincronizarlas, además de que su memoria abarca cuando mucho siete días y tienen una gran cantidad de puntos ciegos, lo que impide que cumplan su cometido. El Puesto Central de Monitoreo registra ausencia y, sobre todo, **falta de capacitación de los monitoristas.** (9)

En el Presupuesto de Egresos de 2014 para la ciudad de México, se aprobó un incremento (a pesar del aumento en la tarifa) sólo el 20% más al STC Metro, mientras que el presupuesto del Centro de Atención de Emergencias y Protección Ciudadana tendrá un aumento de 684 millones de pesos, es decir, 67.1% más que lo aprobado en 2013. Estos recursos se destinarán, entre otros proyectos, a la adquisición (una vez más) de cámaras de vigilancia en la ciudad. (19)

6. Porque nos dicen que no hay dinero, pero sus prácticas de corrupción nos cuestan millones cada día.

A pesar de que el STC Metro alega la falta de recursos como una de las razones para aumentar el precio del boleto de este medio de transporte, no se mide a la hora de comprar herramientas y materiales a sobreprecio. El diario REFORMA publicó que **el STC Metro presupuestó para este año la compra de 43 pinzas para electricistas de uso industrial con un costo de 359.82 pesos cada una, de acuerdo con el Programa Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios. Pero esa misma herramienta se vende a 75 pesos al menudeo**, según el catálogo del fabricante.

El diario capitalino también señaló que las autoridades del Metro adquirieron desarmadores a 442.31 pesos cuando su precio al público es de 135.72. Además de comprar caro, el STC Metro también presupuestó para este año más de 90 millones de pesos para la compra de alimentos y bebidas, de los cuales 400 mil se usaron en eventos. REFORMA también menciona otros casos en los que se compraron materiales a sobreprecios, como el de **unas llaves mixtas que valen 42.30 pesos pero que el Metro las pagó por 538.46**. ¿A quién engañan los corruptos que hacen estos tratos y luego nos vienen a decir que hace falta dinero y que tenemos que pagar más? (14)

7. Porque se siguen haciendo dobles presupuestos sobre un mismo beneficio. El robo continúa y no hay ni un solo detenido.

Las autoridades del Metro nos dicen que con los 2 pesos extras del aumento se comprarán 45 trenes con aire acondicionado para Línea 1 y 12 más para Línea 2. **¿Y los que han comprado en las dos recientes administraciones por qué han desaparecido?** Todos sabemos que las licitaciones son retratos hablados para el ganador lo que fomenta la corrupción.

Se propone también la renovación integral de la Línea 1 y remodelaciones de estaciones con apoyo del Metro de París. La escenografía podría estar muy bonita, pero ¿qué pasa? Que no se va a invertir en lo que se requiere: eficacia y seguridad, no figuras de ornato.

El STC Metro propone dar “mantenimiento mayor” a los 45 estaciones de la Línea 2. **¿Y a dónde se fueron los 1, 200 millones de pesos aprobados por la Asamblea Legislativa del DF destinados precisamente al mismo propósito?**

Se propone reparar 105 trenes fuera de servicio. Cabe decir que precisamente de las partes de esos trenes se dieron mantenimiento a otros trenes que no hubieran podido

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

funcionar. Por esa razón, **estos 105 trenes son esqueletos que no pueden bajo ningún concepto ser reparados**, sale más barato comprarlos nuevos.

El STC Metro sugiere renivelar vías en la Línea A. No se ha dicho, en cambio, que jamás debieron haber construido nada ahí por las fallas sísmicas, que se hace lo que se puede año con año, en una zona donde **no hay solución, sólo paliativos**.

El STC Metro propone sustituir 50 escaleras eléctricas en las Líneas 1,2 y 3. Se calla, en cambio, que las **34 escaleras que desaparecieron de la Línea 12** seguramente van a “reaparecer” como parte de las nuevas propuestas. (5)

Está previsto que cada estación cuente con dos escaleras eléctricas y una fija. El problema es que buena parte de las escaleras eléctricas no funcionan en virtud de las cargas de energía mal distribuidas. (9)

Se propone comprar 3 mil 705 ventiladores para vagones y 258 compresores. Este gasto también estaba incluido en los 1, 200 millones de pesos autorizados por la ALDF.

Comprar un nuevo sistema de radiocomunicación. **Se ha pagado varias veces por el mismo sistema que no funciona**. Más aún no están avalados por perito alguno. Este sería uno de esos gastos ya recurrentes en el STC Metro.

Modernizar el sistema de torniquetes. Tienen más de tres años haciendo cambios para que los torniquetes puedan contar los pasajeros que pasan. Hoy en día los ingresos son “al tanteo”. (5)

Los transformadores del conjunto “Delicias” (Instalaciones centrales del STC Metro) que nutren de energía al servicio del STC Metro **son viejos y no hay refacciones**. Nadie ha explicado por qué no se ha procedido a su reemplazo. Tampoco hay noticias de la corrupción en la compra de los monitores de vigilancia del STC Metro a precios exorbitantes.

Nadie ha dicho nada de por qué no hay agua en las cisternas para incendios ni por qué en la línea 7 **los ductos que se supone deberían bajar el agua de las pipas de los bomberos no funcionan**. Lo mismo pasa con la falta de un sistema de radiocomunicación dentro del STC Metro.

La solución a todo lo anterior pasa por una cirugía mayor al STC Metro que se trata no de un medio de transporte solamente, sino de una infraestructura estratégica; es decir, de un sistema que cumple funciones sociales vitales para la integridad física, la seguridad, el bienestar social y económico, y para un gobierno efectivo, que su perturbación o destrucción afectaría gravemente a un país en lo económico, en la pérdida de la confianza o con la pérdida de vidas. (6)

8. Porque los contratos con Infoglobal son sólo un botón de muestra de los contratos a modo y los sobrepuestos que pagamos todos para enriquecer a la mafia del STC Metro.

El principal sistema de seguridad del Metro reside en la Red de Comunicaciones y Servicios (adquisición de los sistemas de red de comunicaciones y servicios de videovigilancia y alarmas), que fue objeto de la licitación pública internacional número 30102003-006/07, del 15 de octubre de 2007. Apenas 16 días después, el proyecto fue asignado a la empresa española Infoglobal, S.A. Ese primer contrato fue por 50 millones de dólares. Alrededor de **un año después se estableció un aumento a la cantidad destinada a esta empresa en 8 millones 698 mil 640 dólares** estadounidenses por concepto de incremento de 36 a 72 hilos de fibra óptica para hacer realidad que el DF fuera una “ciudad digital”, lo cual está fuera del objeto del STC Metro.

La autorización de este incremento provino de la “doctora” Esther Orozco (sí, la misma que hoy enfrenta una averiguación previa por usurpación de profesión y fue expulsada de la rectoría de la UACM), según el oficio ICyT/DG/DITUS/056/2008 del 18 de febrero de 2008, en su carácter de directora del Instituto de Ciencia y Tecnología del DF.

En verificaciones internas efectuadas entre el 27 de enero y el 31 de marzo de 2011 se habían manifestado infinidad de fallas del sistema adquirido. Por lo que se refiere a los clientes de visualización, la gerencia de seguridad institucional mostró diferencias entre el equipo “recibido” y la información de dónde y con cuántos clientes se contaba. La nota informativa de la reunión celebrada el 9 de junio de 2011 en el área técnica del STC Metro e Infoglobal, S.A., daba cuenta de que **no funcionaban mil discos duros “por problemas de incompatibilidad para el servicio requerido”**. En otra nota, tres días después, se notificó que **“las cámaras de riel no funcionaban por tener 12 centímetros lineales y no seis, como requería el servicio”**.

La corrupción es tal que incluso si se hubieran entregado todos los bienes pagados hay un sobrepuesto que no deja lugar a dudas de las mañas de Marcelo Ebrard Causabón y sus socios. Por ejemplo, **las mil 749 cámaras fijas, marca Ikegami, modelo ICD-508, fueron cotizadas por Infoglobal, S.A., y aceptadas por el STC Metro, a 2 mil 186.16 dólares por unidad. La misma cámara ya instalada la ofrece la empresa Internet Security Systems Inc., al precio de ¡499.24! dólares.** Y al gran mayoreo el precio baja a 250 dólares. Esa diferencia, aceptada por el gobierno de Marcelo Ebrard, significa que el costo de adquisición de este producto fue casi 10 veces mayor a su precio en el mercado.

El STC no invocó en su momento lo previsto en la cláusula octava del Contrato base con Infoglobal, S.A., que se refiere a los defectos y vicios ocultos y a la responsabilidad del proveedor. **No sólo la empresa no fue sancionada, sino premiada al “ganar” otras licitaciones.** Asimismo, es muy grave que el personal subcontratado por Infoglobal, S.A., tenga en sus celulares información sensible y claves de acceso que comprometen la

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

seguridad del STC Metro. Es necesario que se finquen responsabilidades y se dé vida a mecanismos ciudadanos de alta especialización que puedan ser parte activa para hacer del STC Metro un modelo de seguridad y honestidad que hoy tiene amplísimas oportunidades de mejora. (7)

9. Porque los riesgos de incendio son altísimos y después de todo este tiempo, no se ha mejorado el sistema, ni siquiera se ha pensado en un plan anti incendios.

Las “zapatas” que cada tren tiene y que son balatas de madera recubiertas de líquido no flamable para frenar en cada estación, tienen problemas por su volumen y falta de mantenimiento; en consecuencia, se encienden con facilidad, ante lo cual el operador de cabina las “apaga” con su extinguidor y sigue su trayecto, **pudiendo generar un incendio de terribles consecuencias**. Cada año se reportan más de mil extintores robados de las cabinas, por lo cual no todas disponen de uno.

En lo que se llama “seguridad líquida”, existen a lo largo del Metro diversas cisternas e hidrantes para contener un eventual incendio. Lo cierto es que **las cisternas están al 20 o 30% de su capacidad y los hidrantes tienen mangueras en mal estado o no existen**. Eso hace que en el mejor de los casos no haya presión en el agua expulsada. La falta de agua de las cisternas es porque de ahí se alimentan los negocios que están en diversas estaciones –también concesionados–, con lo que cocinan, lavan, etcétera, aunque, por cierto, esos negocios están prohibidos por la ley.

En la estación 7, la más profunda del Metro, existe lo que se denomina “seguridad seca”, que consiste en un sistema que se alimenta de las pipas de los bomberos que proveen de agua desde la superficie para inyectarla a través de la tubería del Metro para combatir un incendio. Aquí el problema es que **no hay tubería porque está tapada por falta de mantenimiento o sólo está prevista en el plano y no se construyó**. Sobra decir que las mangueras de los bomberos carecen de la extensión necesaria para llegar hasta la estación. De esta suerte, en un incendio podrían morir cientos de personas.

En el Conjunto Delicias (Delicias número 67) se localizan tanto el Puesto Central de Monitoreo como el Centro Estratégico de Operaciones, el que se encarga de que funcione el Metro. Junto a estas neurálgicas áreas se ubica la fuente de energía del Metro. Se trata de un transformador que genera 750 mil watts. El gravísimo problema es que **este transformador tiene 40 años sin mantenimiento de fondo. Los trabajadores del Metro se cooperan para comprar partes mínimas del mismo con el fin de que no explote**. De explotar, no sólo podría privar de la vida a niños que están al lado, en la guardería de los trabajadores del Metro, sino a personas de varias manzanas a la redonda.

10. Porque el precio del Metro ya lo pagamos todos con nuestros impuestos, no los gobernantes, ni los ricos.

El costo del servicio del Metro se paga a su precio real, pero tiene dos vías de ingreso:

a) **El ingreso proveniente del presupuesto de egresos; es decir, de los impuestos directos e indirectos de los ciudadanos** que pagan el servicio donde los que más tienen subsidian en parte a los más desfavorecidos bajo la lógica de que el Metro cumple un servicio público de la mayor importancia para la capital del país: medio de transporte e instrumento para la estabilidad de la economía, la administración pública y la seguridad de la ciudad de México; y

b) **El ingreso proveniente del precio del boleto que es complementario al costo real del servicio.** Aumentar el precio del boleto no sólo es ajeno a una Estado democrático y social que tanto pregona el PRD sino un atentado contra el funcionamiento de la ciudad para empobrecer a los más pobres y, paradójicamente, subsidiar a los más ricos. (1)

Se engaña a la sociedad al decir que el Metro es el “más barato” del mundo. Falacia completa. Hay que recordar que lo que sucede en el Metro lo subsidia la sociedad entera a través de sus impuestos, de los ingresos petroleros y de los empréstitos internacionales, de suerte que el precio de 3 pesos no refleja el costo del servicio del Metro. **¿Por qué en otros países cuesta más? porque no hay partidas presupuestales para subsidiar el costo y todo lo paga directamente el usuario.**

De esta suerte, el aumento del precio del boleto del Metro es una cortina de humo para intentar justificar que el problema de sus deplorables instalaciones se da por falta de dinero, cuando **la verdad es que se trata simple y llanamente de corrupción donde contratistas, autoridades, sindicato y contraloría constituyen un engranaje que privatiza los recursos públicos para su provecho personal** como ya se he señalado antes. (6)

11. Porque ahora pagaremos el boleto de metro más caro del mundo.

El Gobierno del DF explica como justificación del aumento del precio del boleto del Metro las tarifas existentes en las principales ciudades del mundo con datos parciales abusando de la ignorancia del pueblo y mezclando verdades a medias con mentiras completas. Conviene recordar estos datos para ubicar las cosas en su justa dirección. Efectivamente

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

el precio del boleto en la mayor parte de las ciudades del primer mundo es mucho mayor al de 3 pesos que tiene en la ciudad de México. De manera muy conveniente se omiten datos fundamentales para hacer un análisis completo: el salario mínimo en la Ciudad de México es de 64.76 pesos diarios.

En Nueva York, en cambio, es de 841 pesos diarios. El precio del boleto en el Metro de Nueva York es de 33 pesos. **Si se compara el salario mínimo diario en Nueva York que es 13 veces mayor al del DF, y que el costo del boleto en Nueva York es 11 veces mayor que el de la capital del país, la lógica aconseja que debe bajar el precio en el DF al menos a 2.5 pesos para tener una analogía.** Y debe quedar claro que en Nueva York el costo de Metro no está subsidiado ¿Por qué entonces aquí cuesta en términos comparativos más el Metro que en Nueva York? La respuesta es muy sencilla: por la gran corrupción con impunidad que hay aquí y que de haberla en Nueva York no se tolera y se sanciona. (1)

En París el metro cuesta casi 30 pesos, pero el salario mínimo ronda los 25 mil pesos al mes: diez veces más. El boleto en el metro de París representa 3.6% del salario mínimo de un francés, ida y vuelta: 7.2% (ni lo que cuesta un solo viaje en el DF).

Hablando de París, su metro tiene más de 300 estaciones y 200 kilómetros de vías, distribuidas en 16 líneas y es el tercero más grande del mundo, por cierto, la superficie de París es de 105 kilómetros cuadrados; el metro del DF tiene 195 estaciones distribuidas en 12 líneas, con una red de 226 kilómetros, la superficie del DF es de mil 495 kilómetros cuadrados. ¿Entiende la diferencia? (2)

Actualmente, en México un trabajador que gana el salario mínimo tiene que trabajar 50 minutos (0.83 horas) para poder pagar dos boletos de metro, lo que resulta razonable en relación con los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Con el nuevo precio del metro (5 pesos), **el mismo trabajador tendría que trabajar 1 hora 22 minutos (1.38 horas) para poder tomar el metro dos veces al día, lo que convierte a México en el país con el sistema de metro más costoso** de los países de la OCDE.

Lo que hace esta situación un poco más grave es que incluso en todos estos países – excepto en México – los boletos de metro pueden adquirirse con **una gran variedad de descuentos**: a estudiantes, a niños, a personas mayores de edad, semanales, mensuales, anuales. Más aún, estos boletos normalmente incluyen el acceso a diversos medios de transporte público y se pueden comprar por tiempo, es decir, con un solo boleto se pueden hacer todos los recorridos necesarios con los diferentes medios de transporte público disponibles en una fracción de tiempo determinada. En la Ciudad de México es necesario pagar cada vez que se usa el metro, el metrobus, el camión. Esta situación reduce la eficiencia del transporte público, lo que desincentiva su uso. Tomando en cuenta todas estas circunstancias, **el Distrito Federal ofrece un servicio de metro extremadamente costoso.**

Dada la inmensidad de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, muchos trabajadores que reciben el salario mínimo necesitan dos diferentes medios de transporte público para llegar a su trabajo. **Al día, este trabajador pagará en 2014 entre 20 y 22**

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

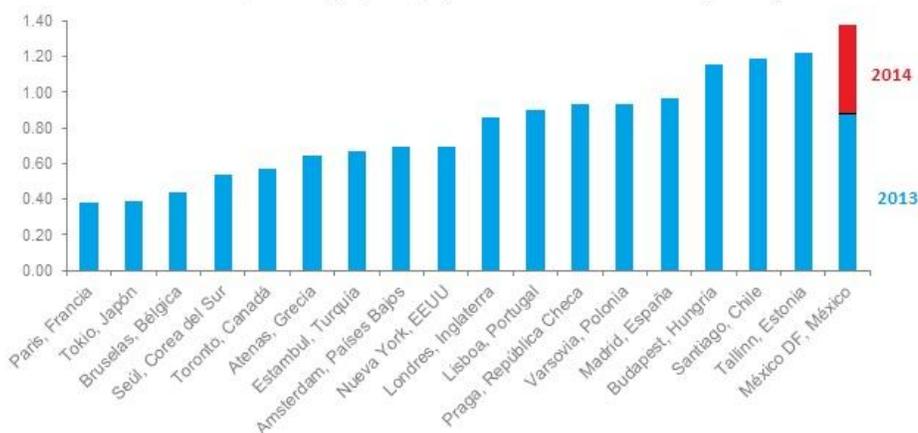
pesos sólo para trasladarse de su casa al trabajo y de regreso, con los cual consumirá una tercera parte de su ingreso.

Una comparación entre México y los países de la OCDE podría ser un poco injusta, pues en general estos países presentan mejores niveles de desarrollo. Sin embargo, al realizar este mismo ejercicio con otros sistemas de metro de ciudades Latinoamericanas como Buenos Aires, Caracas, Lima, Medellín, Río de Janeiro y Sao Paulo encontramos conclusiones similares. **A pesar de que el metro es más costoso en países Latinoamericanos que en los países miembros de la OCDE, la Ciudad de México sigue siendo – con Río de Janeiro y Sao Paulo – el sistema de metro más costoso para las clases con menores ingresos.**

Además, ambas ciudades – Sao Paulo y Río de Janeiro – ofrecen descuentos y precios especiales que el Distrito Federal no ofrece. En Sao Paulo por ejemplo, los desempleados y las personas con discapacidad, además de los niños, los estudiantes y las personas de la tercera edad reciben un descuento especial en el metro (**sin considerar que la infraestructura y eficiencia del transporte son mucho mejores en estas ciudades**). También cuentan con boletos que pueden ser usados hasta por 3 horas en cualquiera de los medios de transporte público que se ofrecen dentro de la ciudad. En Río de Janeiro la situación es similar. Incluso, ambas ciudades tienen precios especiales cuando se compran muchos boletos al mismo tiempo con la idea de incentivar su uso.

De acuerdo al INEGI, **13% de la población ocupada gana menos de un salario mínimo, 24% recibe entre 1 y 2 salarios mínimos y 21% entre 2 y 3 salarios mínimos.** Tomando en cuenta que una parte importante de la población no recibe un ingreso – niños, estudiantes, amas de casa, personas de la tercera edad – podemos afirmar que el elevar el precio del metro de 3 a 5 pesos afectará gravemente a la población de menores ingresos, que en esta ciudad son normalmente usuarios del metro. (21)

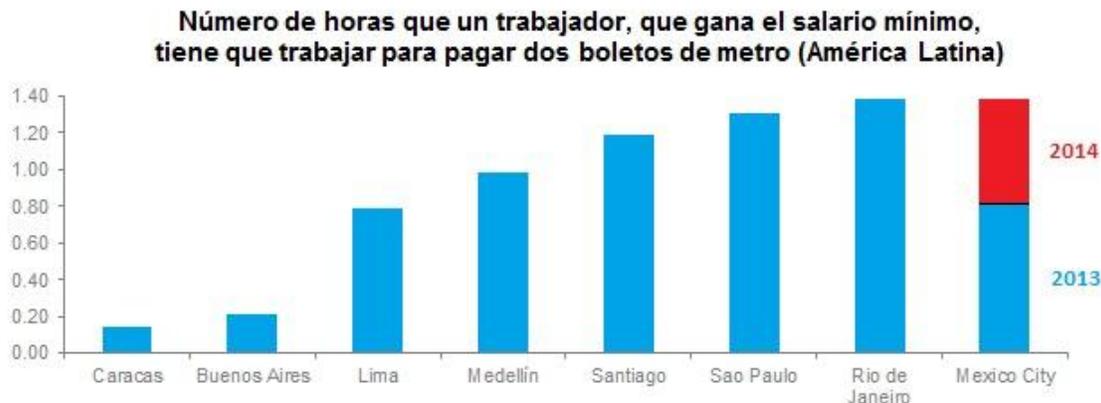
Número de horas que un trabajador, que gana el salario mínimo, tiene que trabajar para pagar dos boletos de metro (OCDE)



*Países en donde no existe el salario mínimo: Austria, Alemania, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Italia, Noruega, Suecia y Suecia.

*Países en donde no hay metro: Australia, Eslovaquia, Eslovenia, Luxemburgo, Irlanda, Israel, y Nueva Zelanda.

Fuente: elaboración propia con información de la OIT y de los sitios web de los metros de las ciudades.



Fuente: elaboración propia con información de la OIT y de los sitios web de los metros de las ciudades.

12. Porque Joel Ortega, actual director del metro es un criminal impune.

Joel Ortega Cuevas, director del STC Metro, fungió como Secretario de Seguridad Pública del DF durante el mandato de Marcelo Ebrard; renunció a su cargo el 8 de julio de 2008 después de ser señalado como **uno de los responsables del fallido operativo en el News Divine donde fallecieron 12 menores de edad el 20 de junio de 2008**. Quien lo señaló como responsable fue la Comisión de Derechos Humanos del DF. Actualmente, como premio a su estupidez, es director del metro donde gana más de 91 mil pesos al mes (ya con las debidas deducciones de impuestos). (2)

Joel Ortega Cuevas pertenece a un grupo de mexicanos de élite cuyo sueldo ronda los 100 mil pesos mensuales. De acuerdo con la página de Transparencia del Metro consultada por Revolucion Trespuntocero, **Ortega tiene un sueldo bruto mensual de 17 mil 124 pesos, que menos impuestos se convierte en 12 mil 784... pero recibe por “percepciones adicionales” 81 mil 677 pesos cada cuatro semanas.**

Con ello, el hombre que logró subir dos pesos a cada giro del torniquete cobra 98 mil 801 pesos mensuales, **un ingreso al que sólo 2.2 por ciento de los mexicanos tiene acceso**, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Las “percepciones” adicionales del director del Metro son incluso mayores al sueldo neto del jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, quien mensualmente – sin impuestos – se queda con 74 mil 740 pesos. (13)

Además, Joel Ortega no es ejemplo de transparencia en el uso de los recursos públicos, puesto que usa, al igual que el líder sindical, **plazas de confianza y honorarios**

para emplear a 22 integrantes de la asociación política Ciudadanía y Democracia que él mismo fundó en 2010; incluso aparece reiteradamente en fotografías del portal web de la agrupación. Para darnos una idea del desfalco, tan sólo 16 de las plazas ocupadas representan un gasto de 766 mil pesos, entre salarios y honorarios. (15)

13. Porque el sindicato del Metro es uno de los más corruptos, convertido en una mafia al servicio de unos cuantos.

Otro personaje, **Fernando Espino Arévalo, secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores del STC Metro desde 1978; es empleado del metro desde 1970**, ha sido Diputado Federal en dos ocasiones, además de Diputado Federal Suplente entre 2010 y 2012 y también ha sido Diputado Local en la ALDF en tres ocasiones (actualmente ocupa una curul); todos sus cargos públicos han sido como priísta, aunque el señor también ha militado en el PVEM y Nueva Alianza.

Además, en agosto del año pasado, algunos priístas exigieron la expulsión de Espino Arévalo de las filas del PRI porque “ha sido un político con una ética muy débil en cuanto a su lealtad institucional, porque su actitud en la fracción del PRI de la VI Legislatura de la Asamblea rebasó los límites de la entendible disidencia y se ha convertido en un abierto opositor y porque parece que confunde la lucha sindical con un chantaje como líder del Metro; amenaza con ir al paro si no le resuelven demandas que tienen poco que ver con asuntos de revisión sindical”, de acuerdo con Edgar Mereles, integrante de la Comisión Política Permanente del Consejo Político del PRI. (2)

El STC Metro puso en marcha toda una campaña de desprestigio contra el líder sindical Espino y sus artes de corrupción que ha desplegado en el sistema. Esa es parte de la verdad, pero hay más que eso. Es importante decir que **las cosas no son en blanco y negro, una justa entre “buenos” y “malos”, sino de “malos contra “malos” dejando al usuario como rehén de un diferendo por posiciones, privilegios y contratos** en donde todos quieren tener lo suyo, donde lo que menos importa es el interés de los ciudadanos.

No hay un ánimo de transparencia, sino de ajuste de cuentas entre mafias por ver quién se queda con quién. **Se acusa a Espino de tener a su hijo como proveedor de los servicios de los comedores de los trabajadores, pero no se dice nada de las “licitaciones” – esa palabra llena de simulación- que ha ganado CEREL y ESCOR que son cercanas a Ortega**, quienes casualmente en la SSPDF cuando Ortega estaba al frente también eran proveedores de alimentos. Se menciona a los familiares de Espino, pero se calla con los de Ortega, como Gabriela Peña Cuevas que ha subido de nivel como por arte de magia sin examen de por medio. Como se puede advertir ninguna de las partes en conflicto está libre de pecado. (6)

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

En un intercambio de desplegados públicos, el STC Metro y el sindicato nacional mantuvieron (antes del alza a la tarifa) un acalorado diferendo. Peor aún, autoridades y sindicato se acusan entre ellos de lo que pasa en el Metro. **La realidad es que lo que desea Espino y su sindicato es la permanencia de varios funcionarios de confianza que ha incrustado el sindicato** empezando por el actual subdirector general de operación Salomón Solay Zymán, el gerente de incidentes e investigación de incidentes, José PérezNegrón Zarco y la subgente de estancia infantil, Nadia Tapia Ortiz, cuyo despido mantiene en suspenso el STC Metro. (8)

Fernando Espino ha sido señalado reiteradamente por el nivel de corrupción con que se desempeña y su eternización al frente del sindicato. Actualmente el STC Metro desembolsa 817 mil pesos mensuales en 43 plazas de confianza que ocupan allegados al líder sindical. Por si fuera poco, tres de sus hijos cobran 91 mil 821 pesos al mes, de manera que entre el nepotismo y la corrupción, **Fernando Espino le cuesta más de 900 mil pesos mensuales al Metro, sin contar su sueldo.** (15)

14. Porque el GDF miente cuando dice que no hay dinero para subsidiar el Metro.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) avaló en lo general y en lo particular el Presupuesto de Egresos 2014 para la ciudad de México, que es de **156 mil 837 millones 576 mil 548 pesos, el más alto en la historia de la capital.** El incremento histórico en el presupuesto capitalino se debe a una mayor recaudación por conceptos locales y un aumento en las transferencias del gobierno federal. Este presupuesto de egresos representa un crecimiento de 8.8%, lo que equivale a 12 mil 694 millones de pesos más en comparación con lo aprobado en 2013.

Los principales incrementos se dan en los organismos de transporte, que contarán con 2 mil 953 millones de pesos, un crecimiento de 17.8%. La variación presupuestal más importante se registra en el Metro con 2 mil 654 millones de pesos más en comparación con 2013, lo que significa un aumento de 20.6%. (19)

Del monto total para las entidades, se destina 35.3% a actividades encaminadas al transporte, entre las que destacan el mantenimiento mayor al material rodante, la operación y mantenimiento de instalaciones fijas del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Para la ampliación de la Línea 12 del Metro, en su tramo Mixcoac-Observatorio, se destinaron mil millones de pesos; 800 millones para la Línea 6 del Metrobús y 794.6 millones a la modernización de vialidades primarias y secundarias, así como el mejoramiento del Circuito Interior.

Este presupuesto histórico se debe, también, a los **3 mil millones de pesos del Fondo de Capitalidad,** y los 686.9 millones de pesos del Fondo de Aportaciones para la

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

Infraestructura Social (FAIS). Sin embargo, **en lugar de usar esos recursos para darle mantenimiento al Metro, y así no perjudicar a los usuarios con un incremento en el precio, se beneficiará a los más ricos.**

La Cámara de Comercio, Servicios y Turismo en Pequeño (Canacope) del Distrito Federal ha salido en diversas ocasiones a reclamar que los recursos del Fondo de Capitalidad se les otorguen a ellos con el pretexto de que sus grandes hoteles y acaudalados restaurantes de la zona centro de la capital se han visto afectados por marchas y operativos.

Arbitrariamente dicen que sus ventas han caído 90%, perdiendo, según ellos, alrededor de 1 mil 895 millones de pesos. Por supuesto, **Miguel Ángel Mancera no sólo es amigo de estas personas, sino él mismo es dueño de varios de esos negocios.** Así, se ha tejido una red de corrupción donde empresarios y políticos se reparten el pastel, cargándole la mano a la población más pobre. (22 y 23)

15. Porque los gobiernos están obligados a incentivar el uso del transporte público en lugar del privado por el bien de nuestra salud y del medio ambiente.

Sin embargo, **el gobierno del DF ha preferido incentivar el uso del automóvil** desapareciendo la tenencia, mientras sube el precio del transporte público que, además, contamina mucho menos que un solo automóvil.

La ciudad es un caos automovilístico, pero no hay manera de pedirle a los conductores que dejen sus bólidos y se suban al metro mientras siga saturado, sucio e inseguro. ¿Por qué no utilizar el dinero recaudado por impuestos al automóvil para mejorar el transporte público? (2)

16. Porque el pago diferenciado beneficia a pocas personas que sí lo necesitan y a muchos perredistas que no.

Dentro de los segmentos de población a los que el Gobierno del Distrito Federal ha decidido mantener un subsidio el gran problema es su identificación. **Uno esperaba que fuera de acuerdo a las mejores prácticas internacionales. Pero no.** Se trata, en realidad, de una tomadura de pelo, donde el gran operativo mediático para subir la tarifa de 3 a 5 pesos parece ser una victoria pírrica para el gobierno de Mancera.

La lógica aconseja que se haga un estudio, pero no, basta con una carta bajo protesta de decir verdad de que el candidato / la candidata se encuentra en situación de

pobreza. De esta forma, **quienes integren el PRD van a tener acceso sin problemas y quienes no, siempre habrá una forma de entorpecer su acceso por la simple y sencilla razón de que no hay un comité independiente externo que verifique que ese proceso se haga conforme a derecho**, de manera imparcial y que efectivamente beneficia a las personas más desprotegidas que es la lógica de un subsidio.

El caso de las personas desempleadas es otro asunto grave en perjuicio de quienes menos tienen. El requisito que el Metro solicita es que los candidatos a beneficiarios no se encuentren en los servicios sociales (IMSS, ISSSTE, etc.) pero resulta que hay muchas personas que sí se encuentran en el IMSS y realizan un trabajo doméstico y suelen dárseles de alta con el sueldo mínimo, lo mismo pasa con personal de construcción etc. De esta suerte **se generan incentivos para que el personal doméstico, por ejemplo, se salga del IMSS para recibir la carta de pobreza del Metro**.

Por el contrario, los “vagoneros”, los vendedores ambulantes, los taxistas y un largo etcétera que ganan mucho más que el personal de salario mínimo que está en el IMSS gozarán sin problema alguno del subsidio mancerista.

En el caso de los estudiantes de “escasos recursos económicos” queda al libre juicio del gobierno de la ciudad si les hacen un estudio socioeconómico o no dando pie a la arbitrariedad. **En un caso de usuario simulado, a un asistente de la Revista PROCESO que estudia en la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México le otorgaron sin problemas la tarjeta de pobreza**, lo que pone de relieve el desaseo de este procedimiento. (3)

Al margen de la consulta, el Gobierno del Distrito Federal decidió mantener la tarifa de 3 pesos, además de la proporcionada a los adultos mayores y personas con discapacidad, a las jefas de familia, a los desempleados y a los estudiantes de escasos recursos económicos. Esta decisión tiene dos lecturas políticas y una jurídica:

a) **Es una válvula de escape** por si crece el descontento social por la cuestionada medida, a efecto de tener una salida a los grupos sociales que pudieran convertirse en focos de presión;

b) **Es una medida populista para privilegiar a los cuadros o grupos afines al PRD** en la ciudad de México, de suerte que se amplíe el número de beneficiarios en tiempos de elecciones o cuando se requiera.

¿Cómo medir el concepto de “escasos recursos” para los estudiantes? ¿Qué son los desempleados, los que no tienen empleo o los que no cotizan en los servicios sociales? ¿No se crea con esto una gran burocracia para identificar con equidad y sin discriminación a los beneficiarios? Al final del día son tantas las personas que pueden invocar su pertenencia a cualquier de esos grupos que hace de los 3 pesos una ocurrencia que no va a resolver nada, sí va a crear nuevos frentes en la ciudad de México para el Gobierno de Miguel Ángel Mancera y la “salida” gubernamental parece tener como

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

principal destinataria a la clase media, que no vota por el PRD y a muchísimos ciudadanos que no forman parte del partido para generar incentivos para su afiliación involuntaria. (4)

17. Porque la Línea 12 es reflejo de la corrupción. Recibimos menos beneficios de los prometidos y no terminamos de pagar las deudas que adquirió el GDF.

Las deudas y gastos millonarios en la construcción de la Línea 12 del Metro Tláhuac-Mixcoac siguen escandalizando a la administración de Miguel Ángel Mancera Espinosa ya que se han encontrado con auditorías que muestran que **se autorizaron trabajos y pagos en exceso a empresas supervisoras de la obra**. La Línea 12 –que es concesionada– **estuvo planeada y licitada para contar con 24 estaciones, pero casualmente se entregaron sólo 20**, es un caso de corrupción clarísimo que la sociedad desconoce. (9)

El diario Reporte Índigo publicó la Auditoría AOPE/107/10 que efectuó la Contaduría Mayor de Hacienda de la ALDF en la que ya, desde 2010, se alertaba sobre los peligros del trabajo y los costos excesivos que reportaban las empresas de supervisión de la obra.

A partir de esta anómala situación, que supone un perjuicio en millones de pesos al erario público del Distrito Federal, **el Proyecto Metro determinó aplicar sanciones a estas empresas cuando no pudieran recuperar los pagos en exceso** o por la mala calidad de los trabajos.

Aunque ya está ampliamente documentado que el GDF firmó varios reconocimientos de adeudo a las empresas constructoras ICA, Carso y Alstom por millones de pesos. De manera oficial Enrique Horcasitas, director del Proyecto Metro, puntualizó que **se pagaron mil 59 millones de pesos más de lo previsto en el proyecto original, por lo que la Línea 12 ha costado hasta la fecha 21 mil millones de pesos**.

Sin embargo, las cuentas siguen sin cuadrar ya **que la empresa ICA reclama 3 mil 969 millones de pesos de adeudo** por obra no contemplada dentro de los contratos. Más aún, la llamada Línea Dorada aún mantiene grandes pendientes que las propias contratistas no han querido terminar para presionar a las autoridades capitalinas a que paguen los millones que deben.

En la recta final del sexenio de Marcelo Ebrard, **se urgió a apresurar los trabajos a fin de completar la obra antes de que llegara diciembre**. El Proyecto Metro, a través del arquitecto Moisés Guerrero Ponce, director de construcción de obras civiles, alertaba mediante oficios que se pusiera especial atención a las fechas pactadas, incumplimientos y sanciones. (11)

18. Porque se ha iniciado ya un proceso de privatización del Metro.

En un acto de hipocresía y simulación, mientras que por un lado, Miguel Ángel Mancera llama al gobierno de Enrique Peña Nieto a consultar a la ciudadanía y no privatizar Petróleos Mexicanos, por el otro, en la ciudad de México se ha iniciado un proceso de privatización del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por supuesto, a espaldas de la sociedad capitalina.

Con una inversión de mil 350 millones de pesos, Joel Ortega firmará la primera asociación pública privada (APP) para rehabilitar 45 trenes de la línea 2 del Metro. Dicho mecanismo también se utilizará para el cambio de energía eléctrica a 230 kilovoltios (kv) y se lanzarán cuatro licitaciones públicas nacionales e internacionales para la compra y rehabilitación de otros 147 trenes.

Según datos que difunde el propio STC Metro en sus espacios publicitarios, entre las cosas que se harían con los recursos, se menciona: “dar mantenimiento mayor a 45 trenes de la Línea 2” y “comprar 3 mil 705 ventiladores para vagones y 258 compresores”. **Lo grave es que esto ya estaba contemplado en el presupuesto de mil 200 millones de pesos que el Metro recibió de la Asamblea Legislativa del DF. ¿A dónde fue a parar a ese dinero? (15)**

Nacional Financiera fondeará el fideicomiso que se creará tras el aumento en la tarifa y será el consejo de administración del STC quien regule las asociaciones público privadas. Es decir, **los recursos derivados del aumento en la tarifa no sólo serán ocupados en gastos que ya se tenían previstos, sino que serán administrados por los mismos amigos de Joel Ortega en el PRD.** Es una clara muestra de corrupción y de que se seguirá robando a los pobres para engordar, aún más, los bolsillos de las autoridades capitalinas.

19. Porque ganarse la vida no es ningún delito y en lugar de amenazar a vendedores ambulantes, deberían dejar de extorsionarlos.

De acuerdo con una investigación del diario EL UNIVERSAL, cada uno de los 2 mil 700 ambulantes que trabajan en el Metro obtiene entre 6 mil y 16 mil pesos al mes por sus ventas, dependiendo de la línea donde ofrezcan sus productos. Así, **cada pasillero, torero, vagonero o bocinero tiene que entregar al mes a su líder entre 400 y 2 mil pesos, para que éstos, a su vez, repartan a los intermediarios de los cuatro coordinadores de Vigilancia del Metro unos 3 millones de pesos mensuales, aproximadamente.**

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

Otro tanto se distribuyen entre policías y vigilantes que resguardan el STC. En total, los ambulantes del Metro generan alrededor de 30 millones de pesos al mes. De esta manera, **el mecanismo de “cuotas” hace que los ambulantes sean el eslabón visible de una cadena de corrupción** que sostiene un negocio que pasa diario frente a la vista de los usuarios.

En toda la red del Metro hay un gravísimo problema de corrupción. Existen cuatro coordinadores de Vigilancia en la red y cada uno tiene diversas alianzas con los funcionarios públicos del STC Metro y los policías que, se supone, no deberían permitir el ambulante.

Hay un plan para culpar a todo el personal de vigilancia del ambulante y la corrupción, por eso se pretende reestructurar este cuerpo y sustituirlo por mil 200 policías, lo que a todas luces es injusto, ya que, como siempre, **se cortan las cabezas de los beneficiarios de más bajo rango, mientras que los altos funcionarios que reciben millones por esta red de corrupción seguirán despachando impunemente**, por lo que la corrupción continuará.

Además, según testimonios, a partir del aumento a la tarifa, los comerciantes ambulantes no han sido retirados, sino, por el contrario, se han incrementado las extorsiones en su contra. Hasta hace unas semanas los comerciantes tenían que pagar 180 mil pesos al mes a cada líder de tramo, ahora son 300 mil. (16)

20. Porque es un aumento ilegal.

Además de todo lo que hemos podido reunir en cuanto a información que respalda nuestra postura en contra del alza al Metro, el proceso con el que se llevó a cabo transgrede diversas disposiciones locales.

El aumento en la tarifa del metro viola el artículo 79, primer párrafo, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente, mismo que a la letra dispone:

*“Artículo 79.- Para la propuesta de fijación o modificación de tarifas para el servicio público de transporte, la Secretaría **debe considerar el tipo de servicio, el salario mínimo, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de Gobierno de las unidades, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio** y en su caso, la aprobación que haga el Órgano de Gobierno de las entidades paraestatales que presten el citado servicio.”*

También viola el artículo 7 de esa misma ley en particular la enumerada en la fracción XXXVII del citado precepto, que señala lo siguiente:

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

*“Artículo 7.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, **la Secretaría tendrá**, además de las disposiciones contenidas en otras leyes, las siguientes facultades:*

I.- ...

II.- ...

...

...

XXXVII.- Proponer al Jefe de Gobierno, con base en los estudios correspondientes y con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, las tarifas de los estacionamientos públicos y del servicio público de transporte de pasajeros;”

Asimismo, se viola el artículo 81 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, señala lo siguiente:

“Artículo 81.- Las tarifas deberán revisarse durante el tercer trimestre de cada año. En el cuarto trimestre el Jefe de Gobierno, emitirá resolución sobre la determinación del incremento o no de las tarifas, tomando como base lo establecido en el artículo 79 de esta Ley.”

Finalmente, argumentamos la falta de seguridad y certeza jurídica en la implementación del procedimiento seguido por las autoridades que participaron en la implementación del aumento a la tarifa del metro, en particular, por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, ya que hay graves inconsistencias en cuanto a términos para llegar al punto de emitir un acuerdo por el que se emite la resolución de aumentar las tarifas del Sistema de Transporte Colectivo Metro. **Situación franca de violación a la fracción IX del artículo 6to de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal vigente.**

Referencias:

- (1) <http://www.proceso.com.mx/?p=358399>
- (2) <http://aversion-oficial.blogspot.mx/2014/01/por-que-no-pago-el-boleto-del-metro.html>
- (3) <http://www.proceso.com.mx/?p=362593>
- (4) <http://www.proceso.com.mx/?p=361719>
- (5) <http://www.proceso.com.mx/?p=359660>
- (6) <http://www.proceso.com.mx/?p=349012>
- (7) <http://www.proceso.com.mx/?p=347746>
- (8) <http://www.proceso.com.mx/?p=347150>
- (9) <http://www.proceso.com.mx/?p=343548>
- (10) <http://www.jornada.unam.mx/2014/01/13/capital/030n2cap>
- (11) <http://www.reporteindigo.com/reporte/df/corrupcion-subterranea>
- (12) <http://cam.economia.unam.mx/wp-content/uploads/2013/12/Boletin-114-Resultados.pdf>
- (13) <http://revolucionrespuntocero.com/el-director-del-metro-con-sueldazo-de-elite/>
- (14) <http://www.sinembargo.mx/09-12-2013/839303>
- (15) <http://subversiones.org/archivos/17689>
- (16) <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/impreso/la-corrupcin-viaja-en-metro-120346.html>
- (17) <http://www.jornada.unam.mx/2014/01/20/capital/034n1cap>
- (18) <http://www.animalpolitico.com/2013/12/aprueba-aldf-aumento-de-4-mil-millones-al-presupuesto-capitalino/#ixzz2qzICyuhJ>
- (19) <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2013/12/17/presupuesto-del-distrito-federal-para-el-2013-sera-de-8-8-2370.html>
- (20) <http://www.proceso.com.mx/?p=329270>
- (21) <http://www.animalpolitico.com/blogueros-inteligencia-publica/2013/12/05/el-metro-mas-caro-del-mundo/#ixzz2qzotSUGq>

¿Por qué decimos NO al aumento de la tarifa en el metro de la ciudad de México?

(22) <http://eleconomista.com.mx/distrito-federal/2013/12/12/comerciantes-piden-ejecutar-fondo-capitalidad>

(23) http://www.milenio.com/negocios/Canacope-CNTE-plnaton-fondo_de_capitalidad_0_226777648.html