Ciudad de México, a 15 de marzo de 2019
SG/DGJyEL/RPA/00130/2019
Asunto: se remite respuesta a Punto de Acuerdo

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E.

En ejercicio a la facultad conferida a la Lic. Rosa Icela Rodríguez Velázquez, Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México, en la fracción II, del artículo 26 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, relativa a la conducción de las relaciones de la Jefa de Gobierno con los organismos y poderes públicos locales y federales; y a lo dispuesto en los artículos 7, fracción I, inciso B) y 55, fracciones XVI y XVII del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; por este medio adjunto el oficio **GJ/000750/2019** de fecha 12 de marzo de 2019, signado por el Lic. Paris Bárcena Vega, Gerente Jurídico en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, mediante el cual remite la respuesta al Punto de Acuerdo emitido por ese Poder Legislativo de esta Ciudad y comunicado mediante el similar **MDSPOPA/CSP/0572/2019**.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E

COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
18 MAR 2019
Folio:
Recibió:

LIC. LUIS GUSTAVO VELA SÁNCHEZ
DIRECTOR GENERAL JURÍDICO Y DE ENLACE LEGISLATIVO
DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
ce-legis@secgob.cdmx.gob.mx

C.c.c.e.p.- Lic. Jimena Martínez M.- Subdirectora de Control de Gestión y Atención Ciudadana en la SGCDMX. - En atención a los folios: 1727/1366
Lic. Paris Bárcena Vega.- Gerente Jurídico en el STC- METROCDMX.

LGVL

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS

130

Oficio No. GJ/ 000750 /2019

ASUNTO: RESPUESTA A PUNTO DE ACUERDO

Ciudad de México, a 12 de marzo de 2019

LIC. LUIS GUSTAVO VELA SÁNCHEZ
DIRECTOR GENERAL JURÍDICO Y DE ENLACE LEGISLATIVO DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

Me refiero a su oficio de número SG/DGJyEL/PA/CCDMX/00061.1/2019 de fecha 20 de febrero de 2019, mediante el cual hace referencia al oficio de número MDSPOPA/CSP/0572/2019 de fecha 14 de febrero del presente año, por medio del cual se remitió el Punto de Acuerdo aprobado por el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, aprobado en la sesión del día 14 de febrero del año en curso, lo anterior, al estimar que el Sistema de Transporte Colectivo debe de dar atención a dicho punto de acuerdo, mismo que en la parte conducente señala lo siguiente:

"(...)

PUNTO DE ACUERDO

Primero.- *Esta Soberanía, solicita respetuosamente a la Directora del Sistema de Transporte Colectivo Metro y al Secretario de Movilidad, para que en el ámbito de sus atribuciones se analice la viabilidad operativa de establecer un "Servicio Especial" en la Línea A del Metro, que corra de la estación Santa Marta a la terminal Pantitlán en un horario de las 7: 30. a las 10:30 por la mañana en intervalos con el servicio formal de la terminal la Paz a Pantitlán.*

Segundo.- *Que ambas autoridades establezcan una prueba piloto y analicen los resultados a fin de tener elementos sólidos de viabilidad que permitan un análisis profesional y se tomen las mejores decisiones al respecto.*

(...)"

Al respecto, por ser una instrucción de la Directora General de este Organismo Descentralizado y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 39, fracción XXII, del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, me permito hacer de su conocimiento el sentido de la respuesta al punto de acuerdo que nos ocupa.

CDMX
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COORDINACIÓN DE ENLACE LEGISLATIVO
14 MAR 2019
RECIBIDO
RECIBE: HORA: 19:10

RESPUESTA AL PUNTO DE ACUERDO

De conformidad con lo previsto en el artículo 4°, inciso b), del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, este Organismo cuenta con una **Subdirección General de Operación**, la cual en términos de lo previsto en el artículo 28, fracción I y VI de dicho estatuto, cuenta con las facultades de *"...Establecer las políticas, lineamientos y directrices a los que deberá ajustarse el funcionamiento técnico y operativo de las líneas que conforman la red de servicio e Instrumentar las políticas y estrategias para mejorar las condiciones de operación y la calidad del servicio que se presta a las personas usuarias y el desarrollo tecnológico del Organismo...",* por lo que mediante oficio de número SD.G.O./0217/2019 de fecha 07 del mes y año en curso, (se adjunta al presente en copia simple para pronta referencia), el Subdirector General de Operación remitió informe pormenorizado respecto de la viabilidad operativa de establecer un "Servicio Especial" en la Línea A del Metro, que corra de la estación Santa Marta a la terminal Pantitlán en un horario de las 7: 30. a las 10:30 por la mañana en intervalos con el servicio formal de la terminal la Paz a Pantitlán, siendo el que se transcribe a continuación:

"...Al respecto, al tenor del numeral Primero del Punto de Acuerdo de referencia, y en ámbito de competencia de la Subdirección General a mi cargo, de manera preliminar le comento que la Línea A fue inaugurada el 12 de agosto de 1991 de Pantitlán a la Paz con 10 estaciones y una longitud de 17.192 Km., con las siguientes especificaciones y datos operativos:

Estaciones de la Línea:
Pantitlán, Agrícola Oriental, Canal de San Juan, Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla, Santa
Marta, Los Reyes y La Paz.

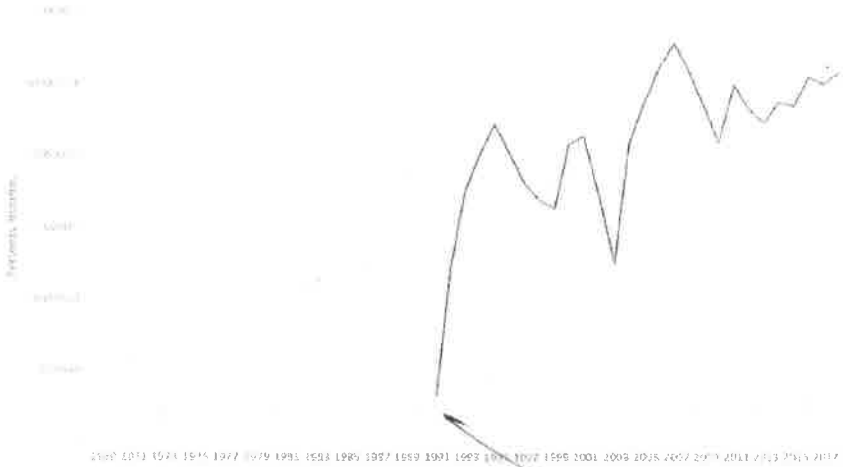
Clasificación de las estaciones:
Por su uso: 02 estaciones terminales, una de ella con correspondencias en Pantitlán L1, LS y L9.
Por su tipo: 01 subterránea y 09 superficiales.

Total de afluencia, vueltas y Kilómetros, en día laborable durante 2017:
Afluencia: 99,686,019 personas usuarias.
Vueltas: 60,648.60
Kilómetros: 1,864,459.26
Intervalo. 3 minutos 15 segundos.
Duración mínima de la vuelta: 59 minutos. La Paz-Pantitlán 26 minutos 30 segundos
Polígono. 19 trenes.

Total de afluencia, vueltas y kilómetros, en día laborable durante 2018:
Afluencia: 102,576,167 personas usuarias. Vueltas: 58,781.65
Kilómetros: 1,807,065.48
Intervalo: 3 minutos 15 segundos.
Duración mínima de la vuelta: 59 minutos, La Paz-Pantitlán 26 minutos 30 segundos
Polígono: 19 trenes.

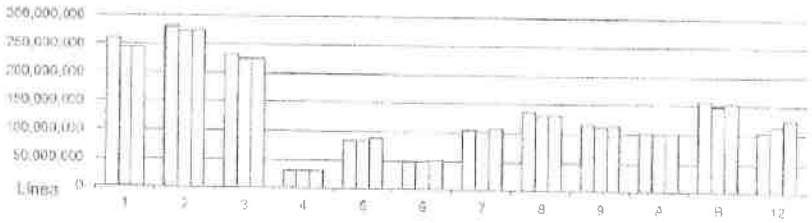
Parque vehicular al 14 de enero de 2019.
33 trenes: 19 para el polígono.
08 Detenidos por falta de refacciones.
02 Detenidos por alto kilometraje.
01 Detenido por falta de equipo
02 En mantenimiento por día y 01 detenido por mantenimiento sistemático

LÍNEA A



COMPARATIVO DE AFLUENCIA DE USUARIOS POR LÍNEA

DE 2018 CON AÑOS ANTERIORES



LINEA	2016	2017	Var 16-17 %	2018	Var 17-18 %
1	260,544,843	244,519,946	-6.15	243,150,084	-0.56
2	280,426,705	271,939,360	-3.03	274,537,092	0.96
3	233,358,006	226,413,279	-2.98	226,483,846	0.03
4	30,516,924	30,327,450	-0.62	30,599,358	0.90
5	84,752,993	83,712,705	-1.23	87,336,862	4.33
6	49,182,195	49,003,907	-0.36	50,554,660	3.16
7	104,886,558	103,215,621	-1.59	106,551'771	3.23
8	136,224,219	130,644,337	-4.10	133,719,638	2.35
9	116,935,495	112,240,643	-4.01	113,317,096	0.96
A	101,465,662	99,686,019	-1.75	102,576,167	2.90
B	158,971,214	149,704,137	-5.83	152,732,734	2.02
12	105,297,900	114,245,007	8.50	125,915,705	10.22
Metro Neumático	1,455,799,152	1,401'721,385	-3.71	1,418,983,141	1.23
Metro Ferreo	206,763,562	213,931,026	3.47	228,491,872	6.81
TotalRed	1,662,562,714	1,615,652,411	-2.82	1,647,475,013	1.97

REPORTE DEL TOTAL DE VUELTAS EN EL PERIODO DEL 01DE ENERO AL 31DE DICIEMBRE DE 2018
EN DÍAS LABORABLES

LINEA	PROGRAMADAS	REALIZADAS	PERDIDAS	%INDICE DE CUMPLIMIENTO
1	126 247.00	108 404.95	17 842.05	85.87%
2	105 754.00	92 878.44	12,875.56	87.82%
3	112 332.00	94 371.10	17 960.90	84.01%
4	46 299.00	46 178.05	120.95	99.74%
5	61 985.00	59 008.25	2 976.75	95.20%
6	59,455.00	58 989.80	465.20	99.22%
7	67 045.00	70 260.00	-3 215.00	104.80%
8	85 008.00	82 326.15	2 681.85	96.85%
9	99 682.00	92 293.00	7 389.00	92.59%

A	73 876.00	58 781.65	15 094.35	79.57%
B	82 225.00	75 813.75	6 411.25	92.20%
12	79 442.00	76 482.00	2 960.00	96.27%
Neumático	846 032.00	780 523.49	65 508.51	92.26%
Férreo	153 318.00	135 263.65	18 054.35	88.22%
Total Red	999 350.00	915 787.14	83 562.86	91.64%

Desde su inicio de servicio (año 1991) a la fecha no ha madurado como una Línea de Metro fundamentalmente por los continuos problemas de asentamientos diferenciales aún existentes, así como las afectaciones que en temporada de lluvia se tienen, lo anterior se visualiza en la gráfica y datos plasmados en las tablas que anteceden.

El parque vehicular de la Línea A, conforme al reporte de enero del presente año es de 33 trenes, de los cuales 19 están asignados como polígono para la operación diaria, los demás trenes se encuentran detenidos la mayoría de ellos por falta de refacciones o que están en mantenimiento, lo que conlleva a que difícilmente se complete el servicio de los 19 trenes para la operación y en donde en contadas ocasiones se tiene el polígono completo e incluso lo cotidiano es que se llegan a retirar o hacen falta en el servicio de 3 a 5 trenes diariamente.

La propuesta de integrar al servicio diario un tren servicio especial de Santa Marta a Pantitlán sin dar servicio a las demás estaciones durante un periodo de 7:30 a-las 10:30am se torna complejo para que coexista con el programa normal establecido con el servicio de trenes con un intervalo de 3 minutos 15 segundos.

Al incluir un servicio especial bajo el supuesto de dos trenes normales por uno de servicio especial, tendríamos un intervalo para dicho servicio especial de 9.75 minutos.

El hecho de tener el servicio especial con la misma velocidad que los demás trenes normales, y al no realizar paradas en todas las estaciones, y además de tener un intervalo de 9,75 minutos, hacen al mencionado servicio especial, de menor utilidad de ahorro de tiempo para los usuarios, comparado con el servicio normal; es decir, el servicio especial ofrece la misma velocidad comercial que el servicio normal, pero con un tiempo de espera del doble, que un servicio normal.

En referencia al Segundo Punto de Acuerdo en comento, que señala que ambas autoridades (STC y SEMOVI), establezcan una prueba piloto y analicen los resultados a fin de tener elementos solidos de viabilidad que permitan un análisis profesional y se tomen las mejores decisiones, le comento:

Se sugiere que con la finalidad de evitar todas las complicaciones que conllevan esta prueba piloto con usuarios; se realice de manera planeada y coordinada con un tren de servicio especial sin usuarios, primero en horarios de fuera de servicio y después en función de los resultados con usuarios pero con el tren de servicio especial sin usuarios.

Por otra parte, con la finalidad de minimizar el impacto económico de los usuarios provenientes del Estado de México, se sugiere que el Congreso de la Ciudad de México y la correspondiente al estado de México, analicen los altos costos del pasaje de camiones y vagonetas provenientes del Estado de México, que circulan por la calzada Ignacio Zaragoza, y se busquen las estrategias que permitan tener

una tarifa apropiada para las personas usuarias y dada la similitud del servicio del Metro de la Línea A con la Línea B, se propone se resuelva de manera conjunta.

Así mismo, se sugiere que a través de la Comisión Metropolitana, el Organismo gestione el respaldo financiero que permita solventar la problemática fundamental del material rodante e instalaciones fijas de las Líneas A y B.

Finalmente, y en caso de que el servicio especial requerido se refiera a camiones de la Red de Transporte de Pasajeros que corran paralelo a la Línea, no es una solución óptima, ya que el Metro se desplaza más rápido, en términos reales a una Velocidad Comercial de 34.37Km/h en promedio durante los últimos 5 años; haciendo hincapié que los servicios especiales que se encuentran normativamente previstos en el Organismo (entendiéndose por ello a la suplencia del servicio de trenes por Unidades de RTP) son para atender la suspensión y/o interrupción parcial o total de una línea derivado de algún incidente.

Finalmente, se informa que el Sistema de Transporte Colectivo sostiene el firme compromiso de analizar e implementar estrategias que se traduzcan en reducción de tiempo y mejora del servicio en favor de todos los usuarios.

No se omite señalar, que la información proporcionada es de estricta responsabilidad del área que la genero, ya que la Gerencia Jurídica funge como Enlace Institucional entre ambos Entes Públicos, por lo que solo es facilitadora y coadyuvante en la atención de los requerimientos de esa Dirección General Jurídica y de Enlace Legislativo de la Secretaría de Gobierno de la Ciudad de México.

Sin más por el momento, le reitero las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

A T E N T A M E N T E

LIC. PARIS BÁRCENA VEGA
GERENTE JURÍDICO

C.c.c.e.p. **Dra. Florencia Serranía Soto**.- Directora General del Sistema de Transporte Colectivo.- Para su superior conocimiento.
Ing. Nahum Leal Barroso.- Subdirector General de Operación.- Para su conocimiento.

Elaboró: Mtra. Zyanya Teozin Marice Huaracha Martínez
Revisó: Lic. Miguel Ángel Ángeles Aguilar
Folio: DG19-917_1, 3020, 3564

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIÓN

GERENCIA JURÍDICA
SUBGERENCIA DE RELACIONES LABORALES
07 MAR 2019
NOMBRE: Nass
HORA: 16:49

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata"

CLAVE: 60000
Ref.: SD.G.O./ 0217 /2019

Ciudad de México, a 07 MAR 2019

GERENCIA JURÍDICA
03564
07 MAR 2019
NOMBRE: Nestor
16:20

LIC. PARIS BÁRCENA VEGA
GERENTE JURÍDICO

P R E S E N T E

En atención al oficio GJ/000561/2019, de fecha 28 de febrero de la anualidad que transcurre, derivado del Punto de Acuerdo aprobado por el Pleno del Congreso de la Unión de la Ciudad de México, el pasado 14 de febrero del año en curso, solicitando a este Organismo, lo que a la letra dice:

> "**Primero.-** Esta Soberanía, solicita respetuosamente a la Directora del Sistema de Transporte Colectivo Metro y al Secretario de Movilidad, para que en el ámbito de sus atribuciones se analice la vialidad operativa de establecer un "Servicio Especial" en la Línea A de Metro, que corra de la estación Santa Marta a la terminal Pantitlán en un horario de las 7: 30. a las 10:30 por la mañana en intervalos con el servicio formal de la terminal la Paz a Pantitlán.
>
> **Segundo.-** Que ambas autoridades establezcan una prueba piloto y analicen los resultados a fin de tener elementos sólidos de viabilidad que permitan un análisis profesional y se tomen las mejores decisiones al respecto." (Sic.)

Al respecto, al tenor del numeral Primero del Punto de Acuerdo de referencia, y en ámbito de competencia de la Subdirección General a mi cargo, de manera preliminar le comento que la Línea A fue inaugurada el 12 de agosto de 1991 de Pantitlán a la Paz con 10 estaciones y una longitud de 17.192 Km., con las siguientes especificaciones y datos operativos:

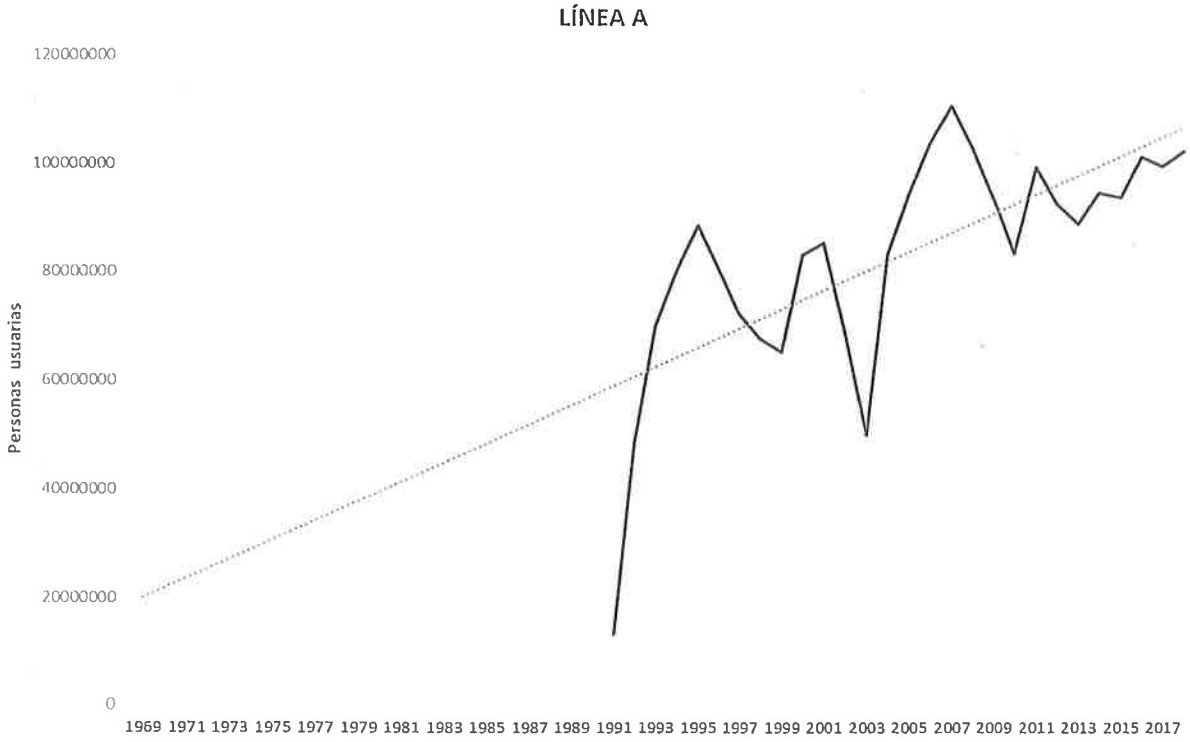
Estaciones de la Línea:
Pantitlán, Agrícola Oriental, Canal de San Juan, Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz.

Clasificación de las estaciones:
Por su uso: 02 estaciones terminales, una de ella con correspondencias en Pantitlán L1, L5 y L9.
Por su tipo: 01 subterránea y 09 superficiales.

Total de afluencia, vueltas y Kilómetros, en día laborable durante 2017:
Afluencia: 99,686,019 personas usuarias.,
Vueltas: 60,648.60
Kilómetros: 1,864,459.26
Intervalo: 3 minutos 15 segundos.
Duración mínima de la vuelta: 59 minutos, La Paz-Pantitlán 26 minutos 30 segundos
Polígono: 19 trenes.

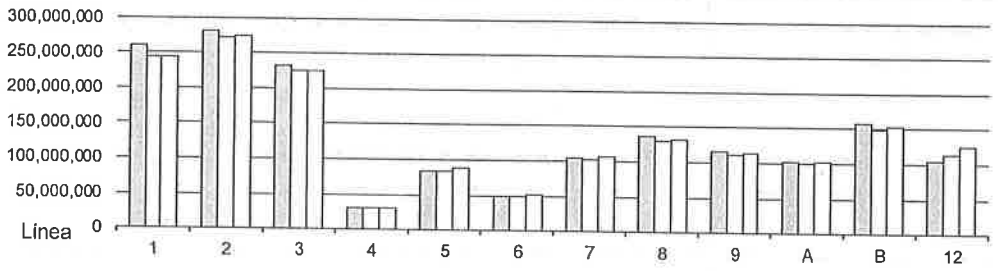
Total de afluencia, vueltas y kilómetros, en día laborable durante 2018:
Afluencia: 102,576,167 personas usuarias.
Vueltas: 58,781.65
Kilómetros: 1,807,065.48
Intervalo: 3 minutos 15 segundos.
Duración mínima de la vuelta: 59 minutos, La Paz-Pantitlán 26 minutos 30 segundos
Polígono: 19 trenes.

Parque vehicular al 14 de enero de 2019.
33 trenes: 19 para el polígono.
08 Detenidos por falta de refacciones.
02 Detenidos por alto kilometraje.
01 Detenido por falta de equipo
02 En mantenimiento por día y 01 detenido por mantenimiento sistemático



COMPARATIVO DE AFLUENCIA DE USUARIOS POR LÍNEA

DE 2018 CON AÑOS ANTERIORES



LINEA	2016	2017	Var 16-17 %	2018	Var 17-18 %
1	260,544,843	244,519,946	-6.15	243,150,084	-0.56
2	280,426,705	271,939,360	-3.03	274,537,092	0.96
3	233,358,006	226,413,279	-2.98	226,483,846	0.03
4	30,516,924	30,327,450	-0.62	30,599,358	0.90
5	84,752,993	83,712,705	-1.23	87,336,862	4.33
6	49,182,195	49,003,907	-0.36	50,554,660	3.16
7	104,886,558	103,215,621	-1.59	106,551,771	3.23
8	136,224,219	130,644,337	-4.10	133,719,638	2.35
9	116,935,495	112,240,643	-4.01	113,317,096	0.96
A	101,465,662	99,686,019	-1.75	102,576,167	2.90
B	158,971,214	149,704,137	-5.83	152,732,734	2.02
12	105,297,900	114,245,007	8.50	125,915,705	10.22
Metro Neumático	1,455,799,152	1,401,721,385	-3.71	1,418,983,141	1.23
Metro Férreo	206,763,562	213,931,026	3.47	228,491,872	6.81
Total Red	1,662,562,714	1,615,652,411	-2.82	1,647,475,013	1.97

REPORTE DEL TOTAL DE VUELTAS EN EL PERIODO

DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

EN DÍAS LABORABLES

LÍNEA	PROGRAMADAS	REALIZADAS	PERDIDAS	% ÍNDICE DE CUMPLIMIENTO
1	126,247.00	108,404.95	17,842.05	85.87%
2	105,754.00	92,878.44	12,875.56	87.82%
3	112,332.00	94,371.10	17,960.90	84.01%
4	46,299.00	46,178.05	120.95	99.74%
5	61,985.00	59,008.25	2,976.75	95.20%
6	59,455.00	58,989.80	465.20	99.22%
7	67,045.00	70,260.00	-3,215.00	104.80%
8	85,008.00	82,326.15	2,681.85	96.85%
9	99,682.00	92,293.00	7,389.00	92.59%
A	73,876.00	58,781.65	15,094.35	79.57%
B	82,225.00	75,813.75	6,411.25	92.20%
12	79,442.00	76,482.00	2,960.00	96.27%
Neumático	846,032.00	780,523.49	65,508.51	92.26%
Férreo	153,318.00	135,263.65	18,054.35	88.22%
Total Red	999,350.00	915,787.14	83,562.86	91.64%

Desde su inicio de servicio (año 1991) a la fecha no ha madurado como una Línea de Metro fundamentalmente por los continuos problemas de asentamientos diferenciales aún existentes, así como las afectaciones que en temporada de lluvia se tienen, lo anterior se visualiza en la gráfica y datos plasmados en las tablas que anteceden.

El parque vehicular de la Línea A, conforme al reporte de enero del presente año es de 33 trenes, de los cuales 19 están asignados como polígono para la operación diaria, los demás trenes se encuentran detenidos la mayoría de ellos por falta de refacciones o que están en mantenimiento, lo que conlleva a que difícilmente se complete el servicio de los 19 trenes para la operación y en donde en contadas ocasiones se tiene el polígono completo e incluso lo cotidiano es que se llegan a retirar o hacen falta en el servicio de 3 a 5 trenes diariamente.

La propuesta de integrar al servicio diario un tren servicio especial de Santa Marta a Pantitlán sin dar servicio a las demás estaciones durante un periodo de 7:30 a las 10:30 am se torna complejo para que coexista con el programa normal establecido con el servicio de trenes con un intervalo de 3 minutos 15 segundos.

Al incluir un servicio especial bajo el supuesto de dos trenes normales por uno de servicio especial, tendríamos un intervalo para dicho servicio especial de 9.75 minutos.

El hecho de tener el servicio especial con la misma velocidad que los demás trenes normales, y al no realizar paradas en todas las estaciones, y además de tener un intervalo de 9,75 minutos, hacen al mencionado servicio especial, de menor utilidad de ahorro de tiempo para los usuarios, comparado con el servicio normal; es decir, el servicio especial ofrece la misma velocidad comercial que el servicio normal, pero con un tiempo de espera del doble, que un servicio normal.

En referencia al Segundo Punto de Acuerdo en comento, que señala que ambas autoridades (STC y SEMOVI), establezcan una prueba piloto y analicen los resultados a fin de tener elementos solidos de viabilidad que permitan un análisis profesional y se tomen las mejores decisiones, le comento:

Se sugiere que con la finalidad de evitar todas las complicaciones que conllevan esta prueba piloto con usuarios; se realice de manera planeada y coordinada con un tren de servicio especial sin usuarios, primero en horarios de fuera de servicio y después en función de los resultados con usuarios pero con el tren de servicio especial sin usuarios.

Por otra parte, con la finalidad de minimizar el impacto económico de los usuarios provenientes del Estado de México, se sugiere que el Congreso de la Ciudad de México y la correspondiente al estado de México, analicen los altos costos del pasaje de camiones y vagonetas provenientes del Estado de México, que circulan por la calzada Ignacio Zaragoza, y se busquen las estrategias que permitan tener una tarifa apropiada para las personas usuarias y dada la similitud del servicio del Metro de la Línea A con la Línea B, se propone se resuelva de manera conjunta.

Así mismo, se sugiere que a través de la Comisión Metropolitana, el Organismo gestione el respaldo financiero que permita solventar la problemática fundamental del material rodante e instalaciones fijas de las Líneas A y B.

Finalmente, y en caso de que el servicio especial requerido se refiera a camiones de la Red de Transporte de Pasajeros que corran paralelo a la Línea, no es una solución óptima, ya que el Metro se desplaza más rápido, en términos reales a una Velocidad Comercial de 34.37Km/h en promedio durante los últimos 5 años; haciendo hincapié que los servicios especiales que se encuentran normativamente previstos en el Organismo (entendiéndose por ello a la suplencia del servicio de trenes por Unidades de RTP) son para atender la suspensión y/o interrupción parcial o total de una línea derivado de algún incidente.

Sin otro particular, propicio la ocasión para enviarle un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E
EL SUBDIRECTOR GENERAL

ING. NAHUM LEAL BARROSO

C.c.c.e.p. Dra. Florencia Serrania Soto.- Directora General del Sistema de Transporte Colectivo.
Ing. Alberto García Lucio.- Director de Transportación.
Ing. Marco Antonio Guzmán Cruz.- Subgerente de Planeación Estratégica.
Lic. María Jocabed Hernández Ramírez.- Enlace de Transparencia SD.G.O.
Archivo (SGO19-1256-05). C/a.

MJHR