

Habrá 'tag' también para la Supervía

Intentan igualar cobro en vías metropolitanas

> Quiere Obras del DF emplear sistema que ya opera en Viaducto Elevado

Luis Fernando Reyes

El Gobierno de la Ciudad de México busca homologar el sistema de cobro de la Autopista Urbana con el Viaducto Bicentenario, de manera que un mismo mecanismo electrónico permita a los automovilistas circular por la arteria mexiquense, los segundos pisos del Periférico en la Ciudad y por la Supervía Poniente.

Los nuevos tramos elevados del Anillo Periférico, de Cuatro Caminos a San Antonio en el norte, y de San Jerónimo a Muylugarda en el sur, además del sistema de túneles y puentes de 5.5 kilómetros de Luis Cabrera a Santa Fe, en el poniente, todos ellos de cuota, funcionarán con el dispositivo conocido como "tag", que hoy en día ya utiliza el Viaducto Elevado, en el Estado de México.

El cobro será diferenciado, ya que el monto del peaje en segundos pisos será muy similar al del Viaducto mexiquense, 1.32 pesos el kilómetro, aproximadamente, mientras que en la Supervía el

precio por la misma distancia podría alcanzar los 5 pesos.

"Va a ser el mismo sistema del tag, vamos a tratar de homologar ese sistema con el Estado de México, tanto en segundos pisos como en Supervía y Viaducto Bicentenario, con el fin de evitar el 'colgadero' electrónico", expresó en foro de REFORMA el Secretario de Obras capitalino, Fernando Aboitiz.

Actualmente, 4.6 kilómetros del Viaducto Bicentenario ya operan como vialidad de cuota, el tramo elevado de Cuatro Caminos a Lomas Verdes. En total, la arteria mexiquense contará con 22 kilómetros y, de acuerdo con autoridades estatales, beneficiará a más de 9 millones de usuarios.

En tanto, se prevé que la Autopista Urbana, de 30 kilómetros, tenga 789 mil usuarios al día.

Aboitiz precisó que el uso de la Supervía será exclusivo para los automovilistas que cuenten con el dispositivo de cobro. Los conductores que viajen de hacia Santa Fe y no cuenten con el "tag", deberán utilizar las vías habituales, como Vasco de Quiroga, Centenario, Avenida Tamaulipas o Luis Cabrera, pero en sus carriles superficiales ya existentes.

"Tú llegas a Luis Cabrera al

túnel, se abre el acceso, si puedes entrar te va a cobrar hasta donde salgas, si saliste en Las Torres, cuando llegues al punto se abrirá otra vez la aguja y el sistema te descontará lo que usaste, si llegaste a Centenario te va a cobrar completo", detalló el Secretario.

"Si quisiste entrar y no tienes 'tag', porque creíste que era pago manual, se te va a abrir otra aguja que te va a volver a sacar a Luis Cabrera".

Para esta operación, se prevé dejar una gaza de salida, lo mismo que en la zona de Tarango, donde se ubicarían otras seis casetas de pago.

En Periférico, tanto en el DF como en el Estado de México, de no contar con la calcomanía, es posible circular por los carriles centrales inferiores, o bien por las laterales.

El tramo norte, de Cuatro Caminos a San Antonio, lo construirá la española OHL **Concesiones México**, SA de CV, la misma que construyó el Viaducto Bicentenario. El tramo sur lo levantará el consorcio formado por las empresas Controladora de Operaciones de Infraestructura, SA de CV y Promotora del Desarrollo de América Latina, SA de CV.



Camino que cuesta

Las vialidades de cuota cuya **construcción** apenas empieza, saldrán caritas.

VIADUCTO BICENTENARIO

\$1.32

por kilómetro.

\$29.04

se pagarán si se recorren los 22 kilómetros que tendrá la primera etapa.

- > En los segundos pisos de Periférico se cobrará una tarifa similar al 1.32.
- > Por los 24 kilómetros se pagarían 32 pesos; pero por los 5.5 kilómetros de la Supervía se pagarían 28 pesos. Toda la arteria metropolitana, de 51.5 kilómetros, tendría un costo acumulado de 89 pesos.



> La vialidad del poniente, apenas en ciernes, será de las más caras.