

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

**Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de
Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica**
(Reunión con Funcionarios del Gobierno del Distrito Federal)

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Salón “Heberto Castillo”

22 de enero de 2010

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Muy buenos días, diputados, diputadas.

Toda vez que estamos en una reunión de trabajo cuyo objeto es el obtener información de los funcionarios que han sido convocados para ello, no hay necesidad de integrar el quórum necesario, por lo que el día de hoy fungirá como Secretario el diputado Jorge Alberto Couttolenc Güemez, por lo que le solicito dar lectura al orden del día de esta reunión de trabajo convocada para hoy 22 de enero del 2010 a las 11:00 horas, Salón “Heberto Castillo” del recinto legislativo.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO JOSÉ ALBERTO COUTTOLENC GÜEMEZ.- Buenas tardes, señor Presidente.

Por instrucciones de la Presidencia, doy lectura al orden del día de esta mesa de trabajo convocada para hoy 22 de enero del 2010 a las 11:00 horas en el Salón “Heberto Castillo” del recinto legislativo.

1.-Lectura del orden del día.

2.- Lectura del formato de la comparecencia.

3.- Reunión de trabajo del Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, maestro Mario Martín Delgado Carrillo, y del Director General de Servicios de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino León Tovar, ante las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe relativo al proyecto para la construcción del tranvía del Centro Histórico.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario.

Asimismo, le solicito se designe una Comisión de 3 diputados a efecto de que inviten ingresar a los funcionarios comparecientes a este Salón *Heberto Castillo*, para brindarles la bienvenida.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, se procede a designar la Comisión de 3 diputados: diputada Rocío Barrera Badillo, diputado Federico Manzo Sarquis, diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda.

(La Comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Diputadas y diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica.

Maestro Mario Martín Delgado Carrillo, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal;

Licenciado Rufino H. León Tovar, Director General del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal;

Estimados ciudadanos y ciudadanas, buenos días.

Me es muy grato saludarles a todas y todos y también a nombre de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura, dar la bienvenida a este Recinto Legislativo al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, maestro Mario Martín Delgado

Carrillo y al Director General del Servicio de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino H. León Tovar.

Una vez reunidas las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, declarada instalada esta reunión de trabajo, aprobada en sesión ordinaria en la pasada Diputación Permanente, resueltas aclaraciones, discusiones y propuestas, procedemos a informar que el proceso legislativo determinó esta reunión de trabajo que inició con la proposición del punto de acuerdo por el que se aprueba la comparecencia del Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal y del Director General de Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal para que presenten un informe relativo al proyecto de construcción del Tranvía del Centro Histórico, que presentaron los diputados del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, Federico Manzo Sarquis y Juan Carlos Zárraga Sarmiento, al pleno de la Diputación Permanente en su sesión ordinaria celebrada el pasado 13 de enero del 2010, quien lo aprobó en los siguientes términos:

Punto de acuerdo.- Se solicita al ciudadano Mario Martín Delgado Carrillo, Secretario de Finanzas, y Rufino H. León Tovar, Director del Servicio de Transportes Eléctricos, ambos del Distrito Federal, participen en una reunión de trabajo con las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, para tratar el tema relativo al proyecto para la construcción del Tranvía del Centro Histórico, así como el costo de la obra y el plan de financiamiento del mismo.

Segundo.- La reunión de trabajo con las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica a la que se refiere el párrafo anterior se realizará el viernes 22 de enero del 2010 a las 11:00 horas en el Salón Heberto Castillo del Recinto de la Asamblea Legislativa.

Por todo lo anterior, reitero la bienvenida al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, maestro Mario Martín Delgado Carrillo y al Director General del Servicio de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino H. Tovar.

Por lo que le solicito al diputado José Alberto, quién está fungiendo como Secretario, proceda a desahogar el punto 2, lectura del formato de comparecencia de nuestro orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia doy lectura al formato de la comparecencia.

Exposición de los informes de los servidores públicos hasta por un tiempo de 20 minutos.

Los integrantes de las comisiones, uno por cada grupo parlamentario formularán los cuestionamientos correspondientes en dos rondas de preguntas. Cada intervención se hará hasta por 5 minutos. El orden de las intervenciones será el siguiente: Partido Verde Ecologista de México, Partido del Trabajo, Partido Revolucionario Institucional, Partido Acción Nacional, Partido de la Revolución Democrática.

Una vez concluida la primera ronda de las intervenciones cada uno de los comparecientes podrán responder hasta por 7 minutos, para posteriormente pasar a la segunda ronda de intervenciones de los grupos parlamentarios. Cada uno de los comparecientes podrá responder hasta por 7 minutos.

Posteriormente los presidentes de cada una de las Comisiones Unidas agradecerán al compareciente su presencia y pronunciarán un mensaje final. Las intervenciones de los diputados asistentes deberán versar única y exclusivamente respecto del objeto de la presente comparecencia.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. El siguiente punto del orden del día es la comparecencia del Director General de Servicios de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino H. León Tovar y el maestro Mario Martín Delgado Carrillo, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, ante las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe relativo al proyecto para la construcción del tranvía Centro Histórico.

Por lo consiguiente doy la palabra con un tiempo hasta de 20 minutos al licenciado Rufino H. León Tovar.

EL C. LIC. RUFINO H. LEON TOVAR.- Muchas gracias, muy buenos días a todos.

Quiero empezar esta intervención con agradecimiento a esta Asamblea Legislativa por la oportunidad que hoy en día se nos da de comparecer ante este órgano que sin duda alguna tiene la alta encomienda de regular la vida pública, la vida política y la vida social de una ciudad tan cosmopolita y bella, como es la Ciudad de México.

Comentar que el proyecto tranvía de la Ciudad de México que esbozaremos el día de hoy, se erige como un proyecto integrador de todos los sistemas de transporte del Centro Histórico de la Ciudad de México, que tiene también como propósito fundamental resolver una problemática de transporte con un polo de atracción que se genera hacia la parte norte de la ciudad y que tiene algunos otros beneficios que me permitiré presentar a continuación.

En principio quiero decirles que los tranvías constituyen toda una tradición, toda una historia, sobre todo en el Capital del país y que su presencia en esta Ciudad y en México, data de mediados de 1800 cuando empiezan a aparecer los llamados tranvías de fuego, que se les llama así porque son enormes tranvías movidos por máquinas de vapor.

Posteriormente dada la dimensión de la ciudad, dada la aparición de muchos barrios y muchos pueblos y ante la imposibilidad de que esos tranvías enormes y con unas máquinas muy grandes puedan movilizarse hacia el interior de estos barrios y de estos pueblos, surgen los llamados tranvías de sangre, que son tranvías de tracción animal movidos generalmente por mulitas o por caballos y cuya función justamente es prestar un servicio colectivo y a veces masivo hacia el interior de su perímetros.

Esto con el tiempo da nacimiento a los esquemas de transporte eléctrico y de esta forma el 15 de enero de 1900 de principio del siglo pasado, es cuando circula en la ciudad el primer tranvía eléctrico.

Entrando al tema en concreto, ¿cuál es el objetivo del proyecto tranvía de Ciudad de México? Pues el principio fundamental, la implementación de una línea de tranvía que correrá de la estación Buenavista del tren suburbano al centro histórico, y que tiene como propósito fundamental complementar el

deseo de viaje de muchos pasajeros que tienen como origen-destino justamente la estación suburbana, en donde se concluye un sistema de intermodalidad que además de este tren suburbano tenemos estaciones de metro, tenemos la línea del metrobús que en este momento circula en esta parte y que posteriormente también será origen-destino de la línea 3 y tenemos otros sistemas de transporte que a través del tranvía de la Ciudad de México podrán interconectarse no sólo con el Centro Histórico, sino con toda la ciudad.

Otro propósito fundamental como ya comentaba es reactivar y revivir el tema tradicional del tranvía en la Ciudad de México como un sistema de transporte seguro, cómodo, eficiente, flexible y sobre todo amigable con el medio ambiente.

Desde el punto de vista de la recuperación de espacios públicos y la movilidad urbana, quiero comentarles que es propósito fundamental de la administración que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard, el llegar a la Ciudad un Sistema de Transporte Público integrado que nos permita poder tener para cada zona geográfica de la ciudad un transporte y que responda básicamente a dos puntos fundamentales; uno obedeciendo al tema de costo-beneficio, y dos, que los sistemas de transportes se desarrollen de acuerdo con la situación orográfica de cada zona.

Eso quiere decir que habrá zonas de la ciudad en que por su naturaleza geográfica no se pueda implementar grandes sistemas de transporte, por ponerles un ejemplo, no podríamos en Cuajimalpa o en la Colonia Anáhuac o en una colonia de este tipo meter un metrobús o un tranvía, como tampoco sería conveniente en grandes corredores como puede ser Tlalpan, Reforma, el Eje Central, meter sistemas de mediana capacidad.

Comentarles que la experiencia mundial a raíz de que se ha acrecentado más la problemática del calentamiento global, desde luego que apunta a la necesidad de tener transportes menos contaminantes. Esto implica que a nivel mundial y en esta época que se caracteriza por la ebulación y la emigración de los sistemas de combustión interna hacia transportes eléctricos, ha habido alguna reaparición de los tranvías en el mundo.

Los sistemas de tranvía como medios masivos de transporte, ofrecen una solución importante desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista de la situación de la contaminación auditiva, de la condición visual, y su operación trae aparejado el reordenamiento de las zonas por donde circulan estos tranvías, así como también sirven como un detonante de la economía de estas zonas.

Desde el punto de vista de las ventajas que puede tener un sistema de tranvía, quiero comentarles que comparados con otros modos de tranvía, con otros modos de transporte, el tranvía desde luego que ofrece rapidez, ofrece flexibilidad, ofrece puntualidad, una reducción muy importante de las partículas contaminantes; y a nivel mundial ha demostrado su sustentabilidad desde el punto de vista urbano, económico, social y ambiental.

Un tranvía por la flexibilidad, por las dimensiones y por el sistema de tracción es 3 veces más seguro que un automóvil, es 30 veces más seguro que un auto particular y 100 veces más que una motocicleta.

Un vagón de tranvía, en el tema de la operación de transporte, puede desplazar la movilidad de 100 vehículos particulares, mueve lo que podrían mover 4 autobuses y puede desplazar el sistema de transporte que harían en la ciudad 10 microbuses.

Desde el punto de vista de consumo energético, en el tranvía la eficiencia energética, por hacer solamente un punto de comparación, implica la mitad de lo que requeriría un autobús y tiene sustentabilidad energética desde el punto de vista técnico 14 veces más que un auto particular.

Comentar también que por tratarse de un sistema de superficie, el tranvía no necesita gran infraestructura para su operación. La ejecución de las obras de un tranvía frente a otros modos de transporte masivo disminuyen al mínimo las molestias a los vecinos y además la implementación de este sistema revierte las tendencias de crecimiento desordenado y también la anarquía que eventualmente se presta en los sistemas de transporte.

En cuanto al trazo de la línea, el tranvía de la ciudad inicia su recorrido de oriente a poniente en la Estación, perdón, en donde confluyen Izazaga y Pino Suárez, toma hacia la izquierda por la Calle de Jesús María para incorporarse

después por República de Venezuela; toma todo Venezuela hasta llegar más o menos a la esquinita de Palma, baja por Palma, toma Avenida Tacuba, brinca del otro lado del Eje Central para tomar Avenida Hidalgo, Puente de Alvarado, hasta topar con la Calle de Jesús García para llegar a la Estación Buenavista del tren suburbano.

En el sentido poniente oriente, inicia básicamente en la Estación Buenavista, toma por la Calle de Jesús García, pasa por Puente de Alvarado, da la vuelta en el Monumento a la Revolución, cruza Paseo de la Reforma por Avenida Juárez, toma un pedacito de López, toma 16 de Septiembre y al llegar a 20 de Noviembre se reincorpora para llegar a su terminal intermedia.

En cuanto a datos operativos, la longitud total del recorrido es de 10.4 kilómetros, la carga máxima, de acuerdo con los estudios de oferta y demanda que elaboramos para este propósito, implica que en el horario de máxima demanda, que es por la mañana, la carga por hora será de un promedio de 2 mil 400 pasajeros; y en la tarde, considerada una hora más ligera u hora valle, transportará un promedio de 1 mil 850 pasajeros.

En este mismo entorno, de acuerdo con el estudio, la estación de máxima carga por la mañana es la interferencia de Bolívar e Isabel la Católica y en la tarde Isabel la Católica y la Plaza de la Constitución, es decir, el Zócalo.

En cuanto al tiempo de recorrido estimado y proyectado para este sistema, el ciclo total, es decir, la vuelta de todo el tranvía en este circuito, será aproximadamente de 30 minutos, estimamos un promedio de 18 minutos por sentido. El parque operativo para este sistema está considerado en 10 tranvías que circularán al 100 por ciento por la mañana y 8 por la tarde.

Los intervalos de servicio, de acuerdo con las necesidades de movilidad, por la mañana serán de 4 minutos y por la tarde de 5.

En cuanto a aspectos técnicos que los esbozaré de una manera muy rápida a reserva que en la fase de preguntas y respuestas podría aclarar lo que ustedes me soliciten, los tranvías, desde luego que hablamos de sistemas de tranvías muy modernos, vehículos desde luego nuevos de tracción eléctrica con rodadura férrea, con un sistema de alimentación sin catenaria, lo que quiere decir que el tranvía de la Ciudad de México no necesitará una implementación

aérea para su tracción, dado que en el mundo y actualmente existe tecnología probada en donde el esquema de alimentación puede ser cuando menos por tres tecnologías alternas.

En cuanto a las terminales y paradas, desde luego que en el afán de preservar desde luego la parte histórica, la terminales y paradas deberán ubicarse en forma longitudinal, paralela a la guarnición y con esquema de implementación muy ligero, que no implique un impacto visual sobre todo en la parte céntrica del Centro Histórico.

Tendrán adicionalmente de la parada, una estela, que es un esquema de identificación, que le permite al usuario saber en qué parada están, que de esta manera también se hará de una forma más sencilla, para efecto de evitar la contaminación visual.

En cuanto a las vías, el sistema de vías está diseñado de tal forma que con la tecnología de punta que existe actualmente en el mercado, permitirá que la implementación de los rieles pueda facilitar el guiado de las unidades de los tranvías, evitando el golpeteo de las ruedas para evitar vibraciones.

En este aspecto, quisiera comentar a esta Asamblea que los sistemas que privan a nivel mundial implican una especie de suspensión resilente, en donde el tranvía va prácticamente suspendido en el aire y los impactos hacia la carpeta asfáltica son mucho menores.

Desde luego que se instalará toda la infraestructura electromecánica para facilitar los intercambios modales del tranvía y para facilitar su desplazamiento sobre todo en los cruces y en los radios de giro que son necesarios en todas las interferencias y las vueltas que tiene este sistema.

El sistema de alimentación eléctrica es un sistema que, como ya comentaba, es un sistema sin catenaria que implica implementarlo de acuerdo con las condiciones de operación, de forma tal que el sistema de transporte pueda contar con las vías de escape, pueda contar con un esquema que en el caso de incidencias, le permita circular sin ningún problema.

Como todo sistema eléctrico, el tranvía requiere de la implementación de subestaciones eléctricas, que éstas se ubicarán de manera estratégica distribuidas a lo largo del recorrido para facilitar el desplazamiento para

garantizar el suministro de la energía y desde luego se ubicarán en lugares estratégicos que no tengan un impacto sobre la vía pública.

El mismo sistema desde el punto de vista de la infraestructura electromecánica, requiere un sistema de ayuda de la explotación. Este sistema de ayuda a la explotación es un conjunto de equipos programados desde el punto de vista informático y un sistema de telecomunicación que nos permita el desarrollo de todo el sistema para conservar los intervalos de paso para regular las frecuencias y que finalmente nos garantiza la fiabilidad y la seguridad en la operación.

En cuanto a la señalización, desde luego que el sistema contará con una señalización de tipo ferroviario, pero que a su vez nos garantice la asimilación de esa señalización con las normas de tránsito de la ciudad, bajo un esquema de priorización que nos facilite el desplazamiento continuo e ininterrumpido del tranvía lo cual nos dará una certeza en los intervalos de paso.

Por ser una parte histórica en la cual se ubican oficinas de gobierno tanto a nivel local como federal, es importante que el sistema considere un esquema de implementación para la presencia de algunas incidencias.

En ese sentido y respetando también las tradiciones que se dan en la ciudad, tenemos considerado que los días 28 de cada mes en la iglesia de San Hipólito se realizan actividades que impactan inclusive la vialidad. En este sentido lo que hemos diseñado es que la operación del tranvía, para evitar interferir por un lado esa tradición y para que el sistema funcione de manera adecuada, en este tramo circulará hacia el costado izquierdo de la vialidad para efecto de que cruzando Reforma no tengamos ningún problema.

También el sistema implica la implementación, como ya comentaba, de regresos de algunas vías de escape para poder en todo caso desplazar los tranvías en caso de que hubiese alguna falla en el sistema, desde luego que implica un semiconfinamiento muy ligero.

La idea de un tranvía por flexibilidad es que pueda convivir con la ciudad en todo su entorno, es decir con los automovilistas, con los ciclistas, con los peatones, y en este sentido proponemos un sistema de semiconfinamiento muy ligero en las avenidas donde se permita, en toda la parte del Centro Histórico

desde luego que no llevaría confinamiento, en la parte de Avenida Juárez al Monumento a la Revolución sería un confinamiento muy ligero, lo mismo que una vez cruzando el Eje Central hasta llegar a la terminal de Buenavista.

En cuanto a los puntos de interés, quiero aquí comentar que el Tranvía tiene una doble función, si bien por un lado, como comentaba al principio, satisface el deseo de viaje de muchos pasajeros que tienen como punto de intermodalidad y como origen-destino la estación Buenavista del Tren Suburbano, también en la parte más cercana al Centro Histórico cumple una funcionalidad de acercar a los pasajeros de la ciudad, nacionales e internacionales, a toda la parte histórica de la ciudad.

De esta manera se señalan de forma solamente enunciativa diversos puntos de interés que tiene la vía del Tranvía. El Tranvía nos conecta con un sinnúmero de puntos desde el punto de vista cultural, recreativo, comercial, de negocios, oficinas gubernamentales y de servicios y nos conecta desde luego con muchos otros sistemas de transporte público, con vialidades importantes y con una gama de estacionamientos. Esto es solamente enunciativo.

El Tranvía pasa cuando menos por 30 museos, por oficinas importantes, por el Palacio de Bellas Artes, por la Oficina de Correos, por Palacio Nacional, por la Suprema Corte de Justicia, como también lo hace por algunas oficinas gubernamentales como la Procuraduría General de la República, la Secretaría de Hacienda, el ISSSTE, Palacio Nacional como ya comentaba, y algunas otras oficinas, tiene una total interrelación con muchas instituciones bancarias, que en forma enunciativa se mencionan también acá; tiene interrelación con muchos hoteles, muchos de los más importantes que hay en la ciudad y en la zona histórica, como también tiene interrelación con muchas tiendas departamentales y de servicios; se conecta con los principales restaurantes de la ciudad, que también en forma enunciativa los ponemos acá.

Un aspecto muy importante de un Tranvía como el que se pretende en la ciudad es que a par de constituir un esquema integrador de la ciudad misma, lo que pretendemos es que en el corto y en el mediano plazo el Tranvía sirva como un efecto para mitigar el uso de vehículos particulares sobre todo en la zona del Centro Histórico.

De esta manera la ruta se diseñó considerando la ubicación también de estacionamientos públicos, y quiero comentarles que en su paso el Tranvía se conecta en principio con muchas vialidades, tiene conectividad, como lo mencionamos aquí en la lámina, cuando menos con 5 líneas del Metro a lo largo de 16 estaciones, tiene conectividad con 2 líneas de nosotros, del Servicio de Transportes Eléctricos, incluyendo el Corredor Cero Emisiones, tiene conectividad con el Metrobús, con el Turibús, con 4 rutas de la Red de Transporte de Pasajeros, con 6 líneas de transporte concesionado y a su vez se conecta con muchas vialidades importantes, como puede ser Paseo de la Reforma, el Eje 1 Poniente, Balderas, el Eje Central y algunas otras.

El tema de los estacionamientos, que ya comentaba, implica que el Tranvía puede dar accesibilidad a los pasajeros o de los estacionamientos hacia el Tranvía en una gama de 182 estacionamientos que están cuando más a 3 cuadras de la red del Tranvía y que tienen capacidad para albergar casi 18 mil vehículos, esto sin contar un megaestacionamiento, que como ustedes saben el Gobierno de la Ciudad está llevando a cabo en el Monumento a la Revolución y tendrá una capacidad impresionante, para buscar que a través de este esquema de estacionamientos se pueda integrar todo un sistema y que los visitantes de la ciudad y de otras áreas del país puedan llegar a algún estacionamiento, y a partir de ahí se conecte no solamente con el Centro Histórico sino con toda la ciudad de acuerdo al sistema de interconectividad que tiene la ruta del Tranvía.

Las terminales y paradas, como ya también he comentado he comentado, el tranvía tiene 24 paradas. Sin embargo, más adelante lo comento, tiene solamente 20 estaciones y dos terminales porque en tres de las paradas las estaciones van al centro, lo cual desde luego nos ahorra tres paradas y esto implica que a lo largo del recorrido y esto desde luego diseñado con las estándares internacionales de operación de tranvía, ha sido diseñado el esquema de la ruta para efecto de buscar la accesibilidad de mayor número de personas y su conexión con sus puntos de interés.

El diseño de las paradas como ya comentaba, se trata de paradas con una implementación muy ligera, con una infraestructura que no dañe el entorno

urbano, que se ubiquen en áreas que permitan el libre tránsito de los peatones, la idea del tranvía es hacer un lugar más convivible para la ciudad.

También comentar que en algunos casos, sobre todo en la parte del Centro Histórico, solamente la estación del tranvía consistirá en una estela de identificación para delimitar la parada a efecto de no constituir un esquema de agravio al interno urbano de la zona.

Finalmente en cuanto a las ventajas del tranvía que me permite enunciarlas todas, el tranvía desde luego mejorará el entorno urbano, el tranvía implica la reducción de los índices de contaminación en este perímetro histórico de la ciudad de la contaminación no sólo para las personas, sino también contaminación de la que se ve objeto diariamente todo el patrimonio histórico de la ciudad, y me refiero a la contaminación generada por automóviles a la contaminación visual y a la contaminación auditiva generada por el ruido.

El tranvía como ya he comentado, dará conectividad a todos los usuarios del tren suburbano, no sólo con el Centro Histórico, sino con el resto de la ciudad, promoverá el uso de transporte público eficiente, dará mayor plusvalía a la zona de influencia, proporcionará una mayor inversión desde luego en esta misma zona, ubicará el reordenamiento y fortalecimiento de la vialidad.

Este sistema como ya lo comentaba también implica todo un esquema de recuperación de espacios públicos, un incremento, mayor y mejor movilidad del turismo, hay una contribución importante en cuanto a la recuperación del Centro Histórico, sobre todo en la parte oriente por la calle de Jesús María, implica un mejoramiento de la competitividad del transporte público frente a otros modos de transporte privado, sobre todo los microbuses, logra o logrará este tranvía la convivencia con el peatón, con el ciclista, con el motociclistas, con los automovilistas y desde luego con la actividad cultural y comercial del Centro Histórico.

Finalmente comentar que los tranvías constituyen desde luego un impulso no sólo hacia la modernidad, sino también a la sustentabilidad del transporte eléctrico como un hecho imprescindible y probado a nivel mundial, como un factor para el desarrollo integral de la ciudad desde las perspectivas urbana, económica, social y ambiental.

En síntesis también quisiera comentar ya para concluir que en todo el mundo en la última década tenemos la presencia del regreso del tranvía. ¿Qué quiere decir esto? Que para que ustedes se den una idea, en todo el mundo tenemos un promedio de 400 sistemas de tranvía, en la última década están en construcción 60 sistemas y están en proyectos y en más. Esto quiere decir que ante el problema tan grande del calentamiento global, desde luego que es responsabilidad del gobierno en todo el mundo, emigrar hacia sistemas de transporte menos contaminantes.

En el caso de México desde luego que el proyecto del tranvía tiene el mismo propósito que en otras ciudades europeas y de otras partes del mundo que implica incluso desde el punto de vista cultural e histórico mejorar y preservar el patrimonio arquitectónico del centro, como ya comentaba, impulsar el comercio de la zona y también fomentar un poco el regreso de los residentes hacia la zona del Centro Histórico.

Ya para finalizar, comentarles, hacer un símil de algunas ciudades del mundo que incluso han sido declaradas patrimonio de la humanidad y en donde además para complementar este esquema integrador, que en sí era un sistema de tranvía, han establecido este tipo de sistemas que por su flexibilidad y por su sustentabilidad son importantes.

Como ejemplos tenemos, todos son centros históricos y todos son patrimonios culturales de la humanidad, tenemos muchas ciudades en Francia, como puede ser Burdeos, como puede ser la propia Ciudad de París, tenemos Estrasburgo, tenemos Lyon, tenemos en Francia la Ciudad de Reims; en Portugal la Ciudad de Oporto, en Bélgica la Capital Bruselas, en España también en Barcelona, que ha sido considerado patrimonio de la humanidad, también hay tranvía; en Italia en la propia Ciudad de Roma, que también encierra un patrimonio histórico importante, hay tranvía; en Alemania, en la Ciudad de Bremen y en muchas otras ciudades, ésta la ponemos solamente porque también es considerada patrimonio histórico; en Austria cuando menos en dos ciudades de esta naturaleza tenemos tranvía, en Viena y en Graz.

Finalmente agradecer a esta Comisión Permanente que nos ha citado para platicar con ustedes, decirles que esto es a grandes rasgos el esquema del proyecto conceptual. Comentarles que atrás de esto hay trabajo de más de 2

años, que hay estudios muy serios que ha realizado no sólo el organismo que me honro dirigir sino todo el Gobierno de la Ciudad.

Comentarles que en este proyecto están inmersas todas las instancias locales y federales que tienen relación con el Centro Histórico y manifestarles mi real convicción y convencimiento de que sin lugar a dudas el tranvía constituiría un esquema dinámico, diferente, que de alguna manera vendrá no sólo a embellecer la ciudad sino a resolver una problemática de transporte detectada, ubicada y existente en una zona de alto índice de demanda, y que también a la par de ello en un sistema híbrido y complementario también servirá para incentivar y detonar la actividad económica y la parte cultural de la ciudad.

Por mi parte es cuanto y muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Director General.

Por consiguiente, doy la palabra al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, maestro Mario Martín Delgado Carrillo, por un tiempo máximo hasta de 20 minutos.

EL C. MAESTRO MARIO MARTÍN DELGADO CARRILLO.- Muchas gracias, señores diputados, diputado Guijosa, diputado Couttolenc, muchas gracias por la invitación, muy importante y muy relevante para que tengamos la oportunidad de intercambiar información y puntos de vista de este importante proyecto para la ciudad, que pues como todos en la ciudad son polémicos y así los entendemos, pero qué bueno que se da este espacio de diálogo para que podamos explicar un poco más el proyecto, dar más información del mismo.

Creo que un tema importante es cuánto cuesta el tranvía, cuánto es el valor de esta obra.

¿Cuánto cuesta el tranvía? Tiene 3 componentes principalmente: la obra electromecánica, el material rodante y la obra civil. En total esto tiene un costo de 2 mil 17 millones de pesos. Ahora, estamos en una licitación.

¿Qué quiere decir esto? Que esta es una estimación nuestra a partir de lo que se ve en el mercado que tiene este tipo de proyectos, a partir de estimaciones que ha realizado Transportes Eléctricos. Es una estimación.

Justamente una licitación pública internacional de lo que se trata es que sea un concurso para obtener las mejores condiciones en el mismo.

¿Ahora, qué incluye la obra electromecánica y material rodante, estamos hablando de qué? Del suministro del material rodante, de los trenes, de los tranvías, de los carros, las vías, el sistema de señalización del tranvía, las adecuaciones al sistema de semaforización vial, las subestaciones que alimentan de energía eléctrica a los tranvías, un sistema de mando y control del sistema de energía eléctrica, un sistema de ayuda a la explotación, es decir, regular la operación, los intervalos, tiempos de recorrido; un puesto central de control que sirve para monitorear la línea completa en todo momento y estar en comunicación con todos los tranvías; un sistema de circuito cerrado de televisión que va a estar enviando imágenes en tiempo real de todo lo que ocurra al interior de los tranvías al puesto central de control, es decir, queremos que tenga videovigilancia al interior de los carros.

El equipamiento del taller para poder hacer el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los tranvías.

Qué incluye la otra civil. Naturalmente la construcción de los talleres, que además de alojar a los tranvías, incluyen un área de oficinas y el área del puesto central de control que les mencionaba, un estacionamiento para las personas que trabajen en el taller, la desviación de servicios a lo largo de la ruta de tranvía, algunas desviaciones se tendrán que hacer de instalaciones como agua, telefonía, drenaje, radios de comunicación; la plataforma que sirve para poner la vía encima; la construcción de las terminales y las paradas; los locales para las subestaciones eléctricas que deben estar cercanos a la ruta del tranvía.

También algo que no se ha dicho, la rehabilitación completa de las calles de Palma, Venezuela y Jesús María, que ya vimos que es una parte importante del recorrido.

Los estudios y adecuación urbanística al entorno de la ruta y la construcción de unas adecuaciones que hay que hacer al deportivo que alojará ahí mismo a los talleres.

Algo importante. Comparar el costo del tranvía con los otros medios de transporte que pueden ser parecidos o similares al tranvía, el Metro o Metrobús. Por ejemplo, cuánto va a costar la obra civil de la Línea 12: 18 mil 400 millones de pesos; de la Línea 3 del Metrobús, 1 mil 562 millones de pesos, y del Tranvía, 1 mil 306 millones de pesos. ¿Cuánto cuesta el material rodante? Los trenes del metro alrededor de 8 mil, los autobuses como 232 millones y los tranvías 710 millones.

Total que tenemos un costo por kilómetro, naturalmente el Metro es el más caro, con 1 mil 81 pesos por kilómetro; el Metrobús, 110 millones de pesos por kilómetro y el tranvía.

Si ustedes ven estos números, en una decisión de política pública, una vez que ya se ha decidido tener la Línea 12 del Metro porque evidentemente el costo, el beneficio social del Metro es mucho mayor a cualquier otro sistema de transporte público, difícilmente se elige al tranvía por encima del Metrobús. Es decir, las decisiones que está tomando el Gobierno de la Ciudad de recursos públicos, va en primer lugar para el Metro y en segundo lugar para el Metrobús. Entonces cómo construir tranvía si las prioridades en los recursos públicos van para Metro y Metrobús.

Entonces, ahí es donde se tiene que armar un esquema financiero de largo plazo con la participación de recursos privados para que en los recursos públicos digamos no se compita y no se meta a tranvía, sino que se vaya a Metrobús y a Metro.

Primero hay que asegurarnos también que tengamos un costo razonable de tranvía, entonces comparando el costo que tiene los trenes, lo que hemos descrito de las distintas ciudades del mundo, nosotros estamos suponiendo que vamos a tener un precio por kilómetro bastante competitivo, alrededor de 194 millones de pesos por kilómetro, esto comparándolo, si ustedes ven el costo de construcción, de instalación de estos tranvías que estamos viendo aquí.

Entonces, primero tenemos que asegurarnos de eso, que cueste lo menos posible o que a nivel internacional sea competitivo.

Luego necesitamos un esquema de contratación, porque como les decía, los recursos públicos están para Metro y Metrobús. Sin embargo, hay una oportunidad y hay algunas cuestiones que resolver en materia de transporte en la zona de Buenavista y también buscar el impacto que mencionaba el Director de Transportes Eléctrico en el Centro Histórico, en términos de generar un impacto económico positivo en la zona, de peatonalizar algunas calles adicionales y sobre todo impactar en la política de repoblamiento del Centro Histórico y de que regrese más inversiones y nuevos negocios al Centro Histórico.

¿Por qué la ruta que está planteando Transporte Eléctricos? Porque pasa, integra a estas zonas que han sido recuperadas detrás de Palacio Nacional que siguen necesitando alguna política pública que impacte la actividad económica ahí de manera permanente.

Entonces, en un análisis costo-beneficio tenemos los resultados, como resultado el esquema de contratación. Se concluye que un esquema de prestación de servicios a largo plazo, a 25 años representa la mejor alternativa en términos financieros, puede garantizar los mejores estándares de calidad en el servicio, asigne eficientemente los riesgos con los que se va a quedar el gobierno y se queda el sector privado; se mantiene por supuesto, como es transporte público, la rectoría y regulación por parte del gobierno, por parte de Transportes Eléctricos; y algo muy importante también, que el gobierno se queda con ese activo, ese activo va a ser del gobierno.

¿Qué estamos haciendo? Se contrata a un privado para que haga la inversión y la operación en un periodo de tiempo determinado, lo que lleva a pagar esto en un periodo muy largo de tiempo, no representa una carga importante para las finanzas públicas y se puede tener la infraestructura.

Estos esquemas de inversión público-privada, donde el gobierno se asocia con un privado son precisamente para superar la escasez de recursos públicos que se tiene en el corto plazo y las limitantes que se tendrían en inversión en infraestructura y por lo tanto en el desarrollo de las ciudades o en el desarrollo de algunas zonas del país.

Estos esquemas se está promoviendo en todo el país, incluso el Gobierno Federal tiene actualmente una iniciativa de ley en el Senado de la República donde intenta regular este tipo de figuras, por qué, porque nunca a los gobiernos les alcanzan los recursos para hacer todo lo que quieren, entonces la idea con este esquema es asociarte con el privado y que en esta asociación se pueda desarrollar la infraestructura para tener los beneficios sociales al menor costo posible.

Entonces, el esquema o la estructura que se está planteando para hacer posible esta obra es un proyecto de prestación de servicio a largo plazo, donde como les decía tiene la inversión en la obra civil, en la obra electromecánica y el material rodante es por el inversionista privado, y también la contraprestación anual que se pagaría depende del desempeño, o sea no es ningún negocio que se está entregando sin ninguna condición sino que tiene que evaluarse el servicio de manera permanente y el pago de la anualidad o de la mensualidad que se vaya a hacer depende del desempeño. Es decir, si de repente los tranvías no funcionan o no se les da mantenimiento o no cumplen con los estándares de tiempo y recorrido que se han fijado, entonces no se paga. Entonces, el esquema es que le conviene al operador mantener los estándares de calidad y con ello los estándares de servicio al público.

Entonces, el costo total del proyecto también incluye la operación y mantenimiento. ¿Qué es el costo de operación, qué se incluye en el costo de operación? El personal que se necesita para conducir los tranvías, para darle mantenimiento preventivo y correctivo, los reguladores de tráfico que se necesitan en el puesto central, el personal de seguridad, administrativo, atención a usuarios, logística, refacciones, el gasto de energía eléctrica, que será un componente muy importante, mantenimiento preventivo y correctivo de los tranvías y de todos los sistemas asociados, ya habíamos dicho mano de obra y refacciones, la limpieza de las instalaciones, el mantenimiento de toda la maquinaria, equipamiento de los talleres, la actualización de los sistemas para mantenerlos siempre vigente y evitar obsolescencias.

En la estructura también que se está planteando se tiene que pagar por supuesto intereses que va a generar este proyecto, recuperación de la inversión, seguros que necesita el privado contratar en el caso de un accidente,

en el caso que algo ocurra, los impuestos que tiene que pagar, los gastos fiduciarios y legales, los gastos administrativos.

¿Cuál es la distribución de riesgos? Se le traslada al privado todo el riesgo de diseño, construcción, financiamiento, desempeño, tecnología, operación, precios de insumos, percances en torno a económicos, es decir, cualquier desajuste en estas variables el privado es el que está asumiendo el riesgo.

Para hacerlo muy claro, muy transparente, aquí les traemos un cuadro con los costos estimados que tenemos del tranvía, cuánto costaría en la infraestructura, los trenes, el costo de operación, el costo de mantenimiento, gasto de administración y recauda, seguros y cobertura, amortizaciones, costo financiero, otros, total.

Esto por supuesto es lo que se está compitiendo en la licitación pública, o sea que esto puede ser, esperamos que sea menor. Entonces como es un proyecto a 25 años, hay que ir estimando cuánto se paga cada año bajo un escenario supuesto de inflación y de rendimiento de capital. Entonces si vamos sumando año con año, año con año, es lo que da esta cifra de 17 mil millones de pesos. Pero quiero dejar claro aquí que estamos hablando del costo de operación, todos los sistemas de transporte pues tienen un costo de operación.

Ahora, ¿cómo sabemos si es mucho o es poco? Bueno pues vamos compararlo con lo que tenemos. ¿Cuánto cuesta el costo operación del Metro; cuánto es el presupuesto anual del Metro? Poco más de 10 mil millones de pesos.

Les decíamos en diciembre con el debate de la tarifa, que el Metro necesita incrementar de manera importante su presupuesto en mantenimiento. Entonces digamos el presupuesto óptimo para el mantenimiento del Metro, serían alrededor de 17 mil millones de pesos, sería lo que debería de tener el Metro para tener un mantenimiento óptimo.

¿Cuánto es la longitud del Metro? Pues son 200 kilómetros y vamos a compararlo con el tranvía. Es decir, el costo de operación por kilómetro que nos daría en el caso del Metro es de 84 y en el tranvía de 65, es decir, estamos dentro de los estándares aunque no son ciento por ciento comparables, estamos seguros de que no se está esto yendo fuera de control.

Entonces el costo del tranvía que estamos suponiendo, que obviamente nos tienen que presentar ofertas, es de los más bajos del mundo, todo lo que es trenes, instalación y demás, aclarar que el costo del contrato y hemos sido muy transparentes en dar esa cifra, si sumamos año con año el costo de operación, se incluye a 25 años.

El esquema país es la única forma de poder hacer esta inversión, es la forma de distribuir los riesgos entre el gobierno y el privado y poder hacer esta inversión, el gobierno no pierde la rectoría regulatoria de este servicio público de transporte, y por último quisiera darles un dato, el tranvía es caro o barato porque ha sido mucho debate de medios.

Vamos a compararlo con la última gran obra de transporte que ha hecho el gobierno federal, que es el Tren Suburbano. El Tren Suburbano costó 15 mil millones de pesos y transporta diariamente a 110 mil personas; el tranvía va a costar 2 mil millones de pesos y va a transportar a 75 mil personas al día. Es decir, con un séptimo de la inversión del Suburbano, se va a transportar al 70 por ciento de las personas que actualmente transporta el Suburbano. Esto es para tener referencias, para tener ideas de los números que estamos hablando.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Siguiendo el formato de la reunión de trabajo, solicito al diputado Secretario, realice la relación de los diputados de los grupos parlamentarios de la primera y segunda ronda de preguntas.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, procedo a leer la relación de la primera ronda de preguntas.

Por el Partido Verde Ecologista de México: Diputado José Alberto Couttolenc Güemez; por el Partido del Trabajo: diputado José Alberto Benavides Castañeda; por el Partido Revolucionario Institucional, diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda; por el Partido Acción Nacional, diputado Federico Manzo Sarquis; por el Partido de la Revolución Democrática, diputado Erasto Ensástiga Santiago.

Aquí tiene la relación, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario.

Es procedente formular los cuestionamientos correspondientes de los diputados representantes de los grupos parlamentarios en la primera ronda. Se les recuerda que cuentan con un tiempo máximo hasta de 7 minutos.

Por el Partido Verde Ecologista de México, el diputado José Alberto Couttolenc tiene el uso de la palabra.

EL C. DIPUTADO JOSÉ ALBERTO COUTTOLENC GÜEMEZ.- Muchas gracias, diputado.

Aprovecharé los 7 minutos que tengo para más que realizar ciertas preguntas de carácter financiero, para dar la postura del Partido Verde y pedirles a los diputados de esta Comisión, de estas dos Comisiones, integrantes, que olvidemos los intereses personales y partidistas, somos y tenemos la responsabilidad de buscar el bien de la ciudad, hay que recordar, y eso es lo que yo les pediría a todos los diputados aquí presentes, que somos diputados elegidos para buscar lo mejor para los habitantes de la Ciudad de México.

En el Partido Verde Ecologista de México estamos a favor del proyecto del tranvía del Centro Histórico de la Ciudad de México que propone el Gobierno del Distrito Federal.

Estamos conscientes y se ha platicado, que los ingresos provenientes del petróleo han disminuido notablemente y que la crisis mundial ha afectado considerablemente a los habitantes de la Capital. Es por ello que en el Partido Verde pensamos que el país debe generar y atraer inversión extranjera a través del turismo.

El Gobierno del Distrito Federal necesita ingresar más divisas que impliquen un mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

El proyecto del tranvía reducirá asimismo el uso de automóviles, como ya nos lo expusieron, en el Centro Histórico, y por lo tanto disminuye notablemente la contaminación.

Esta sí es una acción concreta con la que se puede predicar que se está haciendo algo para bajar el calentamiento global. No podemos como ciudad

tratar de salir al mundo a hablar de medio ambiente si no se tienen acciones concretas, como en este caso la del tranvía.

Debemos, señores diputados, dar apoyo a este tipo de ideas y olvidar las pequeñas trabas que van en contra del desarrollo de la ciudad. Acciones concretas y decididas harán del Distrito Federal una ciudad modelo, enfocada a la sustentabilidad.

No hay que escatimar en el futuro y menos en todo lo referente a los temas de medio ambiente. Las futuras generaciones nos lo exigirán.

Ya vimos en la exposición y tuve la oportunidad incluso de estar ahora en las ciudades grandes donde se invierten grandes cantidades de dinero para atraer al turismo.

París desarrolló, invirtió cantidades exorbitantes en este invierno para colocar lamparitas para que la gente y los turistas puedan ir a ver la ciudad. Nosotros tenemos la belleza de un Centro Histórico inigualable.

Debemos de competir ya con las mejores ciudades del mundo, dejarnos de pequeñas cosas, dejarnos de problemas personales, permitir que las buenas ideas salgan adelante.

El tranvía es sin duda una de las grandes ideas del gobierno, es sin duda una idea que atraerá turismo y que beneficiará notablemente al medio ambiente, es un atractivo turístico, una solución concreta a la contaminación. Es tendiente a disminuir el uso de automóviles y buscar que la zona centro sea una zona para caminar, para admirar los monumentos y para ver el arte que cuenta nuestra ciudad.

Si nos diéramos cuenta de la riqueza que tenemos en la ciudad en comparación con muchas ciudades del mundo que se jactan por un pequeño tranvía, que no recorre los lugares turísticos que tenemos nosotros en esta ciudad, cambiaríamos nuestras ideas.

Yo sí les pido a los diputados integrantes de estas comisiones que reflexionemos en pro de lo que le conviene a la ciudad, de las cosas que son concretas, que dejemos los pequeños problemas y que veamos el futuro y lo que está trayendo esta gran idea.

No seamos ya pequeños, busquemos un México grande, digno y ejemplar.

Sí estoy de acuerdo, como preguntarán algunos diputados, que los números se pueden revisar, que el 12 por ciento, 4 por ciento y 8 por ciento se pueden revisar, que la proyección que se está haciendo a 25 años en valor económico a futuro se puede revisar, estamos completamente de acuerdo, pero no dejemos que esas pequeñas cosas frenen las ideas y hagan que nuestra ciudad no sea la ciudad ejemplo.

No volveremos a hablar de sustentabilidad, no volveremos a hablar de medio ambiente si las ideas que está adoptando todo el mundo, por lo menos las ciudades más modernas, nosotros nos quedamos discutiendo pequeñeces.

Muchas gracias, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado José Alberto Couttulenc.

Por el Partido del Trabajo, le damos el uso de la palabra al diputado José Alberto Benavides Castañeda.

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO BENAVIDES CASTAÑEDA.- Buenas tardes a todos, compañeros diputados.

A nombre del grupo parlamentario, bienvenido, Secretario, licenciado Rufino León.

Agradecerles que hayan atendido este llamado de la Asamblea para las preguntas que aquí se formulen.

Ayer mismo estaba, Secretario licenciado, haciendo un ejercicio de recordar cómo era el Centro Histórico no hace mucho tiempo, hace unos 10 años más o menos y darnos cuenta en cómo se ha avanzado muchísimo en términos de la recuperación de este tan importante espacio público, no sólo de los habitantes de la Ciudad de México, sino de los mexicanos en sí; cómo se ha avanzado en términos de seguridad, de salubridad, de tránsito, libre tránsito peatonal, y el esfuerzo que han hecho los gobiernos centrales por implementar políticas públicas que vayan encaminadas al rescate de tan importante espacio.

Yo creo que este proyecto, el proyecto del Tranvía, está en la misma sintonía para seguir haciendo del Centro Histórico un atractivo no sólo turístico, sino un

atractivo para los habitantes de esta ciudad en donde se sienta que este espacio sea de ellos.

Es por eso que las políticas implementadas no sólo son propias de los gobiernos, también en años anteriores, como hemos sabido, la iniciativa privada ha intervenido para que junto con el Gobierno puedan sacar adelante tan importante espacio, la derrama económica y subir el atractivo a esta capital.

Aplaudimos que se vea el enfoque del medio ambiente y la sustentabilidad, por supuesto, y yo sí creo que este proyecto es un proyecto que visualiza muy bien la Ciudad de México, de lo que queremos de la Ciudad de México en 10, 15, 20 años, contrario a lo que otros gobiernos no sólo del Distrito Federal sino gobiernos federales o de otros estados tienen, como falta de visión en proyectos de mediano y largo plazo. Creo que por ahí ya debemos de cambiar esta forma de pensar e intentar visualizar la Ciudad de México dentro de 15, 20 años, ver qué podemos hacer por ella en el mediano y largo plazo, en este sentido creo que este proyecto cumple con estas cuestiones.

Es cierto, podemos hacer las comparaciones en términos de los costos, sí lógicamente, 17 mil millones de pesos es una cantidad estratosférica pero es una cuestión relativa. Yo puedo decir sí, son 41 hospitales especializados, es el 86% de la Línea 12 del Metro, los ejes comparados no van por ahí, están totalmente fuera de lugar, los ejes comparados se hacen, como vimos en la presentación, en las políticas públicas con proyectos similares. Si no hay proyectos en México veamos el contexto internacional y hagamos los ejes comparados con este tipo de proyectos, por lo que veo en términos de costos hay competitividad en ese sentido.

Yo sí quisiera poner un énfasis al señor Secretario y al licenciado sobre los esquema PPS, nada más dejar bien en claro que siempre debe estar el interés público por encima del privado, creo que es bastante importante.

Puntualmente, entrando ya a los detalles de las preguntas, por ahí se ha manejado la tarifa en los medios entre 5 y 7 pesos. ¿No sé si ya tengan la estimación exacta de cuánto sería la tarifa?

Presentaron un mapa en donde se cruzaban varias otras alternativas en términos de transporte público, por ahí el Turibús creo que maneja también la

mayor parte de esta ruta y algunas rutas concesionadas, la Ruta 1, 2, la 18, 22, 86 y 118. Nada más ver si habían pensado en reorientarlas o que se quedaran tal como están. Esas serían por lo pronto las preguntas, tengo entendido que habría otra ronda de preguntas.

Nada más sería todo. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Benavides Castañeda. Por el Partido Revolucionario Institucional cedemos el uso de la palabra al diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- Gracias, señor Presidente.

Es un trabajo de nosotros los assembleístas no venir a justificar un servicio sino a preguntar realmente cómo se va a hacer éste. No estemos apoyando algo que ni siquiera conocemos a fondo, porque hasta el día de hoy nos dan algo muy relativo de lo que va a suceder en cuestión del Tranvía pues, pero así somos aquí.

Con la venia de la Presidencia. En atención al contenido del punto 4 del orden del día, a nombre de la fracción parlamentaria del PRI y en mi calidad de Vicepresidente de la Comisión de Transporte y Vialidad, me permito solicitarle que a pregunta expresa le corresponda una respuesta expresa, ante lo cual me permito formular la primera ronda con los siguientes cuestionamientos:

Al Secretario de Finanzas respetuosamente le solicito que nos responda: ¿Cuáles fueron los criterios técnicos, financieros y sociales que se utilizaron para establecer que el proyecto del Tranvía Eléctrico es altamente prioritario para la Ciudad de México?

¿Cuál es el verdadero esquema de financiamiento que se pretende adoptar: es un PPS, es decir un Proyecto de Prestación de Servicios, que debe tener participación privada o pública, que en este caso sería el 60 por ciento por parte de la empresa ganadora de la licitación y el 40 por ciento de parte del Gobierno como se ha publicado o bien se trata de un esquema de proyectos de prestación de servicios a largo plazo, como lo declaró, según informaciones periodísticas, el Titular del Servicio del Transporte Eléctrico, Rufino León Tovar.

En el que el Gobierno de la Ciudad quedaría como aval en caso de que no haya fondos suficientes para cubrir la mensualidad del pago, y en ese caso, se tendría que pagar con el presupuesto asignado a esa dependencia.

En términos económicos, señor Secretario, se ha analizado el impacto que la realización de este proyecto le va a ocasionar a otros modos de transporte como el de los taxis y los microbuses, ya que estos dejarían de circular en la zona de influencia del tranvía; por qué no en lugar de imponer una obra no prioritaria, puesto que la transportación de personas en el perímetro del primer cuadro de la ciudad, se encuentra cubierta con las líneas del Metro, del Metrobús, Trolebús, microbuses y taxis y no se buscan inversiones en otros proyectos que la ciudad demanda y requiere con urgencia.

Como el caso de mejoramiento de las vialidades, la renovación de la flota vehicular del transporte concesionado o en su caso más líneas del Metro o en términos de sustentabilidad tomando en cuenta modos de transporte ecológico, por qué no se invierte más dinero al Tren Ligero, incrementando su capacidad de transportación, aumentando el número de trenes o vagones, prolongando su recorridos hacia Tláhuac, vía Tulyehualco, para conectar a la línea 12 del metro y así darle salida a millones de personas de la zona suroriente de la Ciudad de México? Estas son las primeras preguntas que tengo al Secretario.

Con respecto al señor Director del Transporte Eléctrico: Es cierto la información de un importante diario que afirma que usted indicó de acuerdo a las bases de licitación para la construcción del Tranvía Eléctrico en el Centro Histórico, el servicio del Transporte Eléctrico del Distrito Federal que usted dirige, tendrá que aportar recursos mensuales de su presupuesto anual para el financiamiento de esta obra.

Esta información atribuida a usted por el periódico en cuestión descubre una serie de contradicciones a lo que ha venido afirmando la jefatura de gobierno, a través de la Secretaría de Finanzas, acerca de los 17 mil millones de pesos que costará el tranvía y que se pagarán en 25 años, no saldrían del erario, sino del costo de ese transporte a pagarse a 25 años, no vendrán del erario sino únicamente de la publicidad y de lo recaudado por el pasaje.

Le ruego aclarar lo anterior y de la misma manera informarnos los criterios de evaluación que utilizó usted para avalar la viabilidad de este proyecto, como medida para ordenar el tránsito en el primer cuadro, cuando todos vemos que se contempla por lo menos 5 kilómetros de carril confinado, de qué forma va a ordenar el tránsito no solamente del tránsito urbano, sino de vehículos de proveedores y compradores de esa importante y frecuentada zona comercial, en calles como 16 de septiembre, López, Jesús María, Uruguay y Allende, que son muy angostas.

Esta sería mi primera ronda de preguntas y gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Leobardo Urbina.

Por el Partido Acción Nacional, tiene el uso de la palabra el diputado Federico Manzo.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muy buenas tardes a todos.

Un saludo y una felicitación a los distinguidos funcionarios que nos honran con su presencia.

Cierto es que la implementación de este sistema de transporte ha sido cuestionada los últimos meses, para ser más exactos, el último año y medio o cerca de 2 años, a partir de su presentación en julio de 2008. Sin embargo, aún quedan muchas dudas al respecto y por lo cual estamos aquí para cuestionar este proyecto a veces de hecho carente de información y con un sistema de planeación conceptual, vamos a llamarle, un proyecto conceptual, bastante cuestionable, toda vez que este tipo de obras se llevan a cabo con estudios previos, estudios de factibilidad técnica, estudios de impacto ambiental, vial, etcétera.

Sin embargo, en esta ocasión parece ser que hay un poco de opacidad al respecto, por eso los funcionarios están aquí, para dilucidarnos este tipo de cuestiones.

Quisiera un poco comentar sobre la presentación que nos acaba de hacer el Director del Sistema de Transportes Eléctricos, un poco porque sí hay varios

aspectos un poco cuestionables, sobre todo en el comparativo internacional relativo a estos sistemas de transporte.

Básicamente estamos hablando de que su justificación obedece a una interconexión entre diversos sistemas de transporte, entre otras tantas, se menciona el costo beneficio, que va a ser un detonante comercial, que va a generar el ordenamiento urbano del Centro Histórico, la reducción de los índices de contaminación y también como misión la promoción del transporte sustentable, va a generar la plusvalía y va a contribuir al rescate del Centro Histórico.

Este proyecto más o menos se plantea como el primero de una serie de proyectos que se van a aplicar al Centro Histórico, el cual, según palabras del Jefe de Gobierno, concluye con el cierre total del Centro Histórico en ese sentido, para hacerlo digamos un poco como las ciudades europeas, peatonal, y de hecho aplicar tal vez un plan o programa de movilidad al respecto que sobre todo plantee soluciones de movilidad peatonal, de transportes sustentables, eléctricos, de los comercios, y por supuesto los transportes masivos. Sin embargo, aquí parece ser que estamos empezando por el 2 y no por el 1.

Yo les voy a mencionar que en todas estas ciudades europeas que mencionó el Director, sobre todo por ejemplo en Burdeos, y digo Burdeos porque el tipo y la clase de tranvía que tiene esta ciudad es la que más parece ser aplicable aquí en el caso de la Ciudad de México, tuvo una serie de modificaciones que llevaron al final a la reestructuración de su Centro Histórico.

El tranvía por ejemplo en Burdeos no era lo primordial, el tranvía era un accesorio en la planificación de la Ciudad de Burdeos para poder reordenar y crear un plan turístico atractivo para esta ciudad.

Básicamente yo les puedo mencionar, y aquí está por ejemplo el cronograma de cuánto se llevó, cuántas pláticas, cuántas actividades y acciones se llevaron para planear el tranvía de Burdeos. Estamos hablando de que tenemos que en 95 empezaron las primeras pláticas hasta 2000; 5 años, 5 años de planificación para el tranvía de Burdeos, cuestión que no sucede en esta ciudad.

Por otra parte, estamos hablando de también otras ciudades europeas, básicamente hay varias, París, Zurich, etcétera, en la que la densidad poblacional y las características morfológicas de las mismas no son iguales a la Ciudad de México.

La Ciudad de México es muy parecida a Tokio, Yokohama que son las ciudades más pobladas del mundo, a Nueva York, y en Nueva York no hay tranvía, hay metro, por ejemplo, bastante eficiente, bastante conectado.

Estamos hablando de soluciones para poblaciones densas y con gran circulación. Yo creo que este tipo de transporte no resolvería en mucho los problemas de traslado de todos aquellos ciudadanos que llegan a la estación Buenavista y se trasladan al Centro Histórico. Un poco en lato se menciona que el tiempo de traslado es de 40 minutos completo, porque es un circuito, porque también hay que agregar que este transporte de los tranvías son planteados en forma de corredores. Hay pocos tranvías ciertamente que son en forma de circuito, pero todos son corredores lineales para armonizar precisamente la conjunción de grandes distancias, el traslado entre un punto y otro.

Sin embargo, aquí que está planteado como corredor, hay suficientes vías de metro, hay transporte concesionado, hay mucho transporte, sí hace falta transporte, pero primero hay que reordenar el que se tiene, primero hay que hacer una planificación para implementar, si quieren un tranvía del Centro Histórico, primero hay que entrarle al problema de los micros, primero hay que entrarle al problema del transporte concesionado, primero hay que entrarle al problema de los ciclotaxis, que aquí los tenemos.

Entonces, estamos ante un proyecto de imagen urbana, un gran proyecto de imagen urbana, que no resuelve en mucho los problemas de transporte y movilidad, que eso es a lo que tiene que ir esta ciudad, proyectos sólidos en materia de movilidad, pero un proyecto sólido que sea planteado alrededor del Centro Histórico de manera integral junto con el cierre de calles, junto con la solución a los comercios, junto con el cambio de sentido de las vialidades. Es un trabajo enorme el que se tiene que hacer previo al anuncio de un proyecto de esta envergadura.

Se mencionó también que el transporte, el tranvía estaba en boga en todo el mundo, etcétera, que las ciudades estaban de acuerdo con este tipo de transporte. Sin embargo, por ejemplo, vemos una España dividida donde Barcelona tiene tranvía pero Madrid no lo tiene, y junto con Madrid también hay otra ciudad que también se opuso en su momento a esta cuestión que es la ciudad de Zaragoza y que tiene un movimiento ciudadano que se llama *Zaragoza sin tranvía*, y en este movimiento se menciona que alrededor del 80 por ciento de los zaragocianos están en contra del tranvía, que no se les ha escuchado, algo muy similar y las razones de peso, el costo de la inversión para el tranvía es altísimo, aquí meten un comparativo de 2 mil euros por familia zaragociana, 1 mil 800, que con el costo del tranvía se pueden adquirir autobuses diesel, autobuses híbridos, etcétera.

Esto es a lo que le debemos entrar, movilidad de la mayoría; movilidad que no se resuelve con este transporte, sino con un plan más amplio, mucho mejor concebido, más allá de los estacionamientos también que se plantean en el Monumento a la Revolución.

Aquí hay varias en estos movimientos instituciones serias, involucradas, la Confederación de Empresarios de Zaragoza, Colegio de Ingenieros de Caminos, etcétera, hay varias asociaciones aquí involucradas.

Alternativas de transporte tenemos, no forzosamente tienen que ser ferroviarias. Por ejemplo, en Madrid están hablando de minibuses eléctricos, que por las mismas características del centro, permiten su implementación más allá del mismo tranvía.

Por otro lado, estructuralmente sí es bastante cuestionable el proyecto y financieramente sí deja a muchas dudas en este esquema de PPS que es como está planteado muchas de las obras viales y de transporte en esta ciudad.

Dentro de estas dudas que tenemos, es un poco la pregunta a usted, Secretario, que nos profundice más sobre la tasa de interés y los rendimientos de los que hablaba.

Otra cuestión muy importante. Para que este tipo de transportes sean sustentables, de verdad, sobre todo hay que ver una cuestión muy importante,

la tarifa. Generalmente los tranvías de esta envergadura el costo del boleto es altísimo ciertamente, son boletos que andan rondando por ahí de los 25 pesos, 20, 25 pesos, 30 pesos aproximadamente, y aquí queremos forzar el transporte, queremos forzar a que la tarifa del transporte baje hasta los 5 pesos y para eso estamos amortizando la obra a tanto tiempo. Caray, yo creo que sí hay que revisar un poco ese esquema, pero también sí nos gustaría, Secretario, que nos hable un poco al respecto de eso.

Por último, el fideicomiso que se va a crear para esto. Sabemos que en esta ciudad cuando se habla de fideicomisos es como entrar a un hoyo negro en el espacio donde nadie sabe nada, nadie conoce nada y la información no está disponible para nadie. Entonces, también nos gustaría que nos hablara un poco de eso y por supuesto también un poco de unas preguntas que yo quisiera hacerle ya para finalizar estos comentarios que anteceden a mi intervención y que se las voy a enunciar un poco, dice:

¿Por qué se considera 17 mil millones de pesos, se contempla alguna tasa de interés para este cálculo, y si es así de cuánto es dicha tasa? Usted ya lo respondió, por eso la pregunta de que nos abunde en este sentido.

Otra cosa, estamos preocupados por el monto elevado nosotros, que contempla este transporte y 26 años, un cuarto de siglo representa un largo periodo de tiempo en el cual el uso constante de un medio de transporte es susceptible a sufrir desgaste por ley física hasta la conclusión de su vida útil.

Un ejemplo, Alstom en el modelo de Tranvía Citadis, considera que la vida útil de este Tranvía es de 30 años, 30 años susceptibles de modificación, algo así como ahorita está el Tren Ligero, que funciona con el material rodante de los tranvías de antaño pero con carrocería de Metro, es algo así medio indebido pero es una solución que sí ha funcionado.

Lo que queremos saber es: ¿Se ha realizado un estudio relativo a la depreciación de los tranvías, cuál será su valor en 26 años? ¿Podría precisarnos sobre la vida útil considerada para esta obra? ¿Será que la ciudad cuando reciba completamente esta obra será prácticamente inservible? El asunto aquí es nosotros recibimos el transporte, un transporte que recibe la

ciudad de medio pelo, de medio uso más bien. ¿Cuál es el costo real en 25 años de ese transporte que la ciudad va a estar recibiendo?

El financiamiento de pago por servicios si bien es un instrumento positivo según la calificadora Fitch Rating, cuando se construyen obras que benefician a la mayor cantidad de población, considerando que este tipo de instrumentos se pueden aplicar como una forma de financiamiento para periodos de largo plazo, vaya hasta por 30 años, lo que no significa que no existan riesgos al ser utilizados estos instrumentos y que no tengan que ser considerados. ¿Cuáles son estos riesgos financieros derivados de la volatilidad de los mercados? La tasa de interés que se va a aplicar bajo este esquema de pago por servicio es tasa fija o es una tasa indexada?

En cuanto a los riesgos de mercado se plantea que el costo del boleto se mantendrá en 5 pesos. ¿Qué garantiza que esto sea así? Podemos estar hablando de un costo de 5 pesos ahorita y en un año o dos años ya vienen los aumentos de 6 pesos, de 7 pesos, de 12 pesos y podemos tener un Tranvía que una vez terminado este periodo de gobierno cuando entre el siguiente se le ocurra subir las tarifas del transporte, el Tranvía ya cueste un poco más de los 5 pesos y entonces ya se aproxime a los 9 o a los 10 pesos. Esto es lo que aún no hemos contemplado.

¿De qué manera se pueden enfrentar ciclos adversos cuando el aforo de dicho sistema de transporte se vea afectado? Ésta es una pregunta muy común porque sabemos que tanto Metrobús como ahorita los corredores viales operan con pérdidas. Entonces, también tenemos que asumir que este tipo de transporte no puede estar ajeno también a esto.

Por otro lado, por qué no pensar en otra opción, por qué no pensar. El Jefe de Gobierno decía que si no nos parece el proyecto de transporte que planteemos otras soluciones. Precisamente sí hay otras soluciones firmadas por el mismo gobierno, estamos hablando de que por qué no retomar los esfuerzos ya realizados en un proyecto que se firmó en 2006, en abril, que es el Plan Maestro Metropolitano de Transporte y Vialidad, el cual se basó en 10 temas centrales, incluyendo transporte público y un sistema de información metropolitana de transporte, con la colaboración de entidades como el Estado de México o el estado de Hidalgo.

¿Por qué no retomar también la propuesta de la SETRAVI, que plantea extensiones a cuatro líneas del metro, la Línea B, desde la terminal de Buenavista a Tizayuca; la Línea 6, desde Martín Carrera a Venta de Carpio, Tepexpan; la Línea 5, desde Oceanía, Los Reyes, Texcoco u Otumba; la Línea 5 también una alternativa, de Oceanía a Chalco. La creación de cuatro rutas con servicio ejecutivo exprés, o sea soluciones sí hay. Nosotros lo que no nos explicamos es por qué esta cerrazón para no buscar otras alternativas de transporte rumbo a la metropolización de la ciudad, la ciudad ya no es aislada, la ciudad es una metrópoli.

Yo creo que en este sentido donde también nosotros debemos abocarnos, ya más o menos lo está haciendo la el Estado de México y yo creo que nosotros debemos de enfocar estas baterías, estos esquemas de financiamiento de PPS hacia la metropolización del transporte. Eso es cuanto.

Nada más un pequeño detalle, nada más, la tecnología del tranvía, la catenaria, la alimentación por tierra. Estamos hablando de que es una tecnología costosa, mucho más costosa que la catenaria aérea y pues son pocas las empresas que tienen y que pueden implementar este tipo de tecnologías.

Sí es muy bello, es visiblemente limpio, pero yo les voy a preguntar, en lagunas ciudades se ha prohibido este tipo de tecnología. Un ejemplo, Edimburgo, en el Reino Unido, prohibió este tipo de tecnología en los tranvías por algunos casos de electrocución que tuvo. Entonces caray ese es el asunto, o sea cómo poder resolver, cómo poder lidiar con estos problemas.

Hasta ahí dejo la pregunta, digo más allá de las cuestiones sustentables de este transporte que al convivir con los vehículos en su circulación, puede incluso generar más contaminación de la que el propio vehículo elimina.

Es cuanto, funcionarios; es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Federico Manzo.

Por el Partido de la Revolución Democrática, tiene el uso de la palabra el diputado Erasto Ensástiga Santiago.

EL C. DIPUTADO ERASTO ENSASTIGA SANTIAGO.- Muchas gracias.

Buenas tardes, señor Secretario; señor Director del Transporte Eléctrico; a todas y todos.

Cerramos el año 2009 con nuestro presupuesto de 2010 y nos dimos cuenta de que cada vez tenemos menos transferencias federales, que hay crisis económica y también nos damos cuenta y en eso en lo particular felicito al Gobierno de la Ciudad que busque nuevos esquemas de inversión para crear proyectos que requiere la ciudad, y es el caso de los PPS.

Yo quiero aquí preguntarle, señor Secretario, qué antecedentes ya hay en la ciudad de estos PPS, porque entiendo que en lo que fue el Circuito Interior, sobre todo su mantenimiento está en este esquema, pero que nos dijera qué antecedentes y en dónde ya está funcionando en la ciudad, qué antecedentes y también dónde funciona en otros Estados de la República, ya ahorita en su intervención dio algún ejemplo.

También quisiera saber aparte de este proyecto del tranvía, con estos PPS, qué otros proyectos se tienen para la ciudad.

Por ahí escuché también que vienen reclusorios bajo este esquema, quisiéramos saber qué otros hay, porque para el Partido de la Revolución Democrática el caso del proyecto del tranvía sí es sustentable, ecológico, si es prioritario, no tenemos la menor duda que lo es, lo que nos preocupa es lo que implican los PPS.

Quisiéramos saber, tener más información de qué otros proyectos están pensando, quisiéramos tener mayores datos, sobre todo acceso a este estudio de costo-beneficio y aunque tenemos muy claro que esto es una decisión del ejecutivo, pues también esperamos que el ejecutivo tenga sensibilidad para escuchar a la Asamblea y escuchar a la población.

Hace unos días compañeros de nuestra fracción, del Partido de la Revolución Democrática, comentaron que vamos a buscar la forma que la ciudadanía opine.

Nosotros tenemos muy claro que en este tipo de asuntos la gente tiene que opinar. Tenemos muy claro también para decir que en cuestión de derechos no se pueden poner a opinar que la gente opine, pero sí sobre este tipo de proyectos.

Vamos a revisar con mucho cuidado este proyecto, requerimos mayor información. Ya señalé que requerimos acceso a ese estudio de costo beneficio.

Me gustaría también qué va a pasar con los microbuses y el transporte público, las distintas rutas que todavía circulan al interior de lo que es el Centro Histórico, al interior de lo que va a cubrir este perímetro del trolebús.

Las tarifas. Por ahí ahorita se comentaba que 5 pesos, pero bueno, quisiéramos saber de parte de ustedes la tarifa, cuál es lo que se tiene proyectado, cuánto va a costar el viaje, el boleto del acceso que tenga el ciudadano, porque para nosotros sí es importante, para el PRD va a ser importante que las tarifas sean, el impacto a la economía, al bolsillo del ciudadano sea lo menos, y en eso vamos a ser cuidadosos.

Estos PPS se financian entiendo a través de capital propio, de banca comercial, de banca de desarrollo ¿No estamos incurriendo en deuda? Esto sería una pregunta, señor Secretario.

Termino esta intervención señalando que esta debe ser una primera reunión de otras donde tengamos mayor información, entendemos que esto inicia, y sobre todo vuelvo a insistir, porque ante un esquema de presupuesto difícil para la ciudad y con tantos proyectos que requiere la ciudad, necesitamos buscar otras formas de inversión.

A mí en lo particular, yo estoy todavía chapado a la vieja izquierda, me cuesta mucho problema la inversión privada, pero pareciera que aquí en esta Asamblea y en esta ciudad va a ser al revés, los que defendemos el asunto de que todo sea inversión pública seguramente vamos a dar un paso que requerimos la inversión privada pero también regulada y también por eso revisar el costo beneficio; y seguramente los que tradicionalmente defienden a la inversión privada y al libre mercado seguramente van a tomar un papel distinto en el caso de la ciudad.

Muchas gracias y esta va a ser una primera reunión de muchas. Sí requerimos mayor información para poder dar una opinión al respecto.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Erasto Ensástiga.

Concluida esta primera ronda de preguntas, otorgamos el uso de la palabra al Director General de Servicios de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino León.

Le recomendamos a todas y a todos que cuentan con un tiempo hasta de 7 minutos.

EL C. LIC. RUFINO LEÓN TOVAR.- Gracias, diputado Presidente.

Si omito alguna respuesta, les rogaría me lo hagan saber.

En relación a las preguntas del señor diputado Leobardo Urbina en el sentido de que existen contradicciones respecto a la aplicación de los recursos que se aportarían a este sistema, yo querría aclararle que no hay contradicción alguna. La parte financiera, el modelo de contratación ha sido explicado con meridiana claridad por el Secretario de Finanzas.

En el tema de la aplicación de recursos, aclararía, como ya se comentó, que el modelo utilizado para esta contratación del tranvía desde luego que no incluye deuda, y no incluye deuda porque como ya lo comentó el Secretario de Finanzas, los riesgos de la inversión inicial, del desarrollo del proyecto, de su operación y mantenimiento, se transfieren a un particular que será el que gane la licitación pública internacional.

La parte de una posible aplicación de recursos por parte del organismo, en principio comentar que en ese esquema de que no hay deuda, en todo caso la aplicación de los recursos a este proyecto son parte del gasto corriente, son parte del presupuesto que el organismo tiene.

También comentarle al señor diputado que es del conocimiento público que en todos los países del mundo, al menos en la mayoría, el transporte está subsidiado, y en la ciudad ha sido una preocupación constante de este gobierno de izquierda que por fortuna tiene la dirección de esta ciudad, desde luego proteger a las clases más desprotegidas, buscar un sistema de equilibrio para ayudar a quien menos posibilidades tienen en un sistema de equidad.

Entonces, en concreto, no hay deuda alguna como ya está explícitamente comentado y en todo caso el organismo a mi cargo aplicará recursos, pero de su gasto corriente, es decir, no habrá un presupuesto específico y se dará en el

esquema de operación y del redimensionamiento de los servicios que tiene este sistema de transporte de la ciudad.

En otro aspecto, también el diputado refería cuáles son los criterios de evaluación para la implementación y el diseño de la ruta en la forma que se ha hecho para el tranvía de la Ciudad de México, en este caso yo le comento que desde luego está sustentado en un estudio de costo beneficio que puntualmente el diputado Ensástiga nos ha solicitado y lo haremos llegar a la brevedad y por el otro lado sustentan estudios técnicos realizados por el organismo a mi cargo como titular de la regulación de los sistemas de transporte eléctrico de superficie en la ciudad y adicionalmente tenemos un estudio de oferta y de demanda realizado por una empresa consultora especializada.

En cuanto a la afectación de la zona comercial, como ya se ha comentado y tenemos información que sustenta de una manera expresa y contundente esta circunstancia, a diferencia de otros sistemas de transporte, la infraestructura de un tranvía no requiere de grandes intervenciones. Hemos optado porque el proyecto en sí mismo se concrete de una manera paralela, sosteniendo que la obra civil pudiera realizarse a lo mejor en 60 por ciento del tiempo en que requiere fabricar el material rodante, es decir los trenes, sin embargo aquí lo que pretendemos desde luego es mitigar el mayor número posible de molestias, no sólo a los vecinos, a los comerciantes, sino también a la gente que por alguna razón de estudio, de visita, de negocios o de cualquier otra circunstancia, tiene como punto de incidencia el Centro Histórico de la Ciudad.

De modo tal que la intervención se realizará tramo por tramo, estaremos desde luego en pleno contacto como lo hace el gobierno con todas las obras de la ciudad, con los vecinos, con la gente que tiene comercios, con los transeúntes para establecer un esquema informativo muy agresivo para que tengan conocimiento para el desarrollo de las obras; gran parte de esas obras se realizará en horario nocturno justamente en esta tendencia, y reitero, la intervención será tramo por tramo para evitar las molestias al mayor número de personas de la ciudad.

En cuanto a los posicionamientos, más que preguntas en mi caso del diputado Manzo, quiero decirle que no entendí muchas cosas, hay una exposición muy

amplia que respetuosamente se antoja contradicción en algunos aspectos. No entiendo realmente si estamos en contra de que el tranvía tenga una tarifa social, cuando expresamente él dice que si lo que queremos es apretar la tarifa de tal forma que no sea más cara, a lo mejor la intención de algunos sectores sería que la tarifa sería que tuviese un valor más elevado.

Ya comenté que como parte de un gobierno social y un gobierno de izquierda en la ciudad, nuestra labor no solamente institucional, sino personal y social es buscar desde luego que la gente que menos tiene en la ciudad, desde luego también tenga menos impactos.

Entonces, no queremos forzar la tarifa, desde luego ya lo comenté, aquí como en todo el mundo el transporte, sobre todo en ciudades europeas, en Londres que ya comentó que no hay tranvía, hay un gran sistema de autobuses desde luego contaminantes y aclaro en esta Asamblea que ni siquiera tienen tecnología de punta, no tienen el Euro 4 todavía, se basa a un sistema caro en donde circulan muchísimos autobuses, en donde tienen intervalos y frecuencias de paso muy cortas, pero desde luego que cuestan una fortuna para el gobierno de la ciudad.

En otro aspecto comentaba en relación al organismo que representa, el tema de la catenaria. Hoy por hoy quiero comentar al diputado que el tema que el tranvía sea sin esquema de alimentación aérea, es decir sin catenaria, es a propuesta de un organismo de la Federación, que es el Instituto Nacional de Antropología e Historia, quien en congruencia con las medidas que se han hecho en el Centro Histórico para soterrar todo el cableado y para disminuir la contaminación visual nos ha sugerido que el Tranvía justamente circule sin catenaria.

Hoy por hoy existen en el mercado cuando menos tres tecnologías, que desde luego manejan diversas empresas, que puede ser una bajo un esquema que se llama tercer riel, en donde la alimentación del Tranvía va por abajo, al paso del Tranvía se energiza la vía y una vez que éste camina se desenergiza; hay otro sistema a través de capacitores o baterías eléctricas que le dan autonomía al Tranvía ya sea por tiempos o por kilometraje; y un tercero, que también ya se está especulando en algunos países de Europa, que es el tema del contacto a través de campos magnéticos.

Es cuanto y si omití contestar algo les rogaría que me lo hagan saber. Gracias, diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Director General. Cedemos el uso de la palabra al Secretario de Finanzas, maestro Mario Martín Delgado Carrillo.

EL C. MTRO. MARIO MARTÍN DELGADO CARRILLO.- Muchas gracias, diputado Presidente. Gracias diputados por sus preguntas.

Agradezco los comentarios del diputado Couttolenc. El diputado Benavides pregunta o comenta, además creo que da la respuesta a lo que planteaba el diputado Erasto Ensástiga, que siempre prevalezca el interés público sobre el privado.

En estos esquemas de invitar al sector privado al desarrollo de infraestructura pública la regla que siempre debe prevalecer es el interés público sobre el interés privado, ahí es donde están los límites, ahí es donde nos define lo que queremos hacer, los límites de lo que debemos hacer.

Lo que se plantea es en el fondo el nivel de desarrollo y la velocidad del desarrollo que queremos que tenga la ciudad a partir de las limitantes de financiamiento que tenemos para el mismo. Es decir qué se ha hecho en la ciudad. En primer lugar reducir el gasto corriente para ampliar dos cosas: la inversión en capital humano, que son todos los programas sociales, y la inversión en infraestructura. La inversión en estos dos rubros lo que te da es una tasa de desarrollo más alto, siempre te enfrentan a limitantes.

Entonces en la ciudad se han tomado decisiones en conjunto con los diputados sobre transporte público y tenemos la obra pública más grande del país en los últimos 10 años, que es la Línea 12 del Metro, claramente está señalada ahí la prioridad del Gobierno de la Ciudad y como segunda opción el Metrobús, tenemos la mayor extensión de metrobuses del país y además que se está replicando, el ejemplo de la ciudad se está replicando en otras ciudades, ahí están establecidas las prioridades.

No tenemos más recursos públicos, no es un debate de qué hacer con cierta cantidad de dinero que tenemos ahí guardado, no, es el problema clásico de política pública de qué hacer cuando ya no tienes recursos. ¿Podemos armar algún esquema donde el privado puede entrar a desarrollar infraestructura

pública que genere un beneficio social y prevalezca el interés público sobre el privado? En ciudades como ésta sí porque tiene un potencial muy grande, muy importante. Entonces, vamos a armar esos esquemas para que esto se dé.

Los nuevos esquemas de inversión no son otra cosa más que eso, abrir la posibilidad para que un privado llegue, desarrolle infraestructura pública, tengamos el beneficio ya y con las restricciones financieras que tenemos en el corto plazo podamos financiarlo en el largo plazo, en ese sentido han ido las últimas reformas a los distintos ordenamientos al marco jurídico que regula las inversiones en la ciudad y que afortunadamente han contado con el apoyo de todos los partidos.

Preguntaba el diputado Erasto Ensástiga: ¿Hay otros PPS? Sí, el Circuito Interior. Con el nivel de inversión que teníamos para mantenimiento urbano podríamos haber hecho la obra del Circuito Interior en 8 años, con el monto disponible de recursos públicos para este tipo de obras nos hubiéramos tardado 8 años.

¿Qué se hizo? Decirle a un privado: Oye, constrúyemelo en año y medio y te lo pago en 5.

¿Cómo le hacemos para que no nos construya una cochinada? Bueno, pues tú te quedas responsable del mantenimiento en el periodo en el que yo te lo pago. Para qué, para que no nos vayan a hacer una obra, que nos la entreguen al año y medio y ya no funcione.

¿Qué logramos? El beneficio inmediato, la obra va a cumplir un año en junio, nos hubiéramos tardado 8. Entonces tenemos el beneficio ya y la ciudad puede pagarlo perfectamente porque es el mismo monto que dedicábamos para ese rubro. Entonces qué hicimos, multiplicar.

Es el mismo principio en el tranvía, no es un debate público, dice el diputado Manzo, hay que hacer cuatro líneas del Metro, pero por supuesto que quisiéramos hacer cuatro líneas del Metro y es la sustentabilidad ciudadana a largo plazo.

Desafortunadamente, diputado, aunque usted comparte esta visión el Gobierno Federal no la comparte y le recuerdo que en diciembre pasado nos restringieron severamente los recursos para la inversión en la línea 12, por

cierto, la única obra pública que está en marcha de esa dimensión y le recuerdo que también tuvimos un recorte el año pasado, a pesar de ser una obra en marcha, a pesar de ser una obra contratada.

Entonces es una ciudad que además decía el diputado Erasto Ensástiga, cada vez tiene menos recursos, que está en un arreglo fiscal, que ustedes nos acompañaron en diciembre pasado para exponer esta situación donde cada vez tiene menos recursos.

Entonces la disyuntiva que nosotros tenemos que resolver es cómo aprovechamos, no quedarnos sentados y decir, no pues ya no vamos a hacer nada, nada más nos alcanzó para esto y le decimos a la gente que se quede esperando el desarrollo. Entonces cuál es el reto, cómo detonar más inversiones y eso es justamente en lo que estamos.

El tranvía, qué estamos haciendo. Primero, todo el transporte público del mundo está subsidiado en mayor o menor medida, le decimos a un privado, ven y construye el tranvía aquí, por qué, porque hay un estudio de demanda que tenemos en base a un estudio que hizo el INEGI, recordarán la encuesta origen-destino para ver si alguien tiene interés en usar este medio de transporte, no de repente se le ocurrió a alguien, “oye y por qué no hacemos un trenesito aquí”, hay un estudio que te dice, podrían utilizarlo diariamente 75 mil personas. Entonces ahí empieza, hay una demanda que se podría satisfacer.

Le dice a un privado, a ver, ven e invierte aquí 2 mil millones de pesos; hay un privado que dice, muy bien, lo invertimos. Ahora, cómo te lo pago; qué quiero, que no sea una carga en el corto plazo, porque estamos hablando que no tenemos dinero.

Entonces vámonos a largo plazo, 25 años a la ciudad le aceptan 25 años, nadie se ha dado cuenta de eso; ninguna otra inversión en el país puede hacerse en ese plazo, solo la Ciudad de México puede hacerlo. Entonces eso te abre otra vez la posibilidad, puede ser viable.

¿Cómo le pedimos al privado que lo haga? Decirle, bueno pues dame también la operación, tengo que operarlo yo. Bueno, entonces lo operas tú, pero yo lo regulo. O sea no entrego esto para que sea un negocio privado, tiene la

regulación pública, porque el criterio es que prevalezca siempre el interés público sobre el interés privado.

¿Dónde está aquel público, pues la tarifa claramente? O sea no vamos a hacer un ejercicio como el suburbano donde se lo damos a un privado y la tarifa vale 14 pesos, donde es una infraestructura que está preparada para transportar a casi 400 mil personas y transporta a 110 mil, y nadie se ha preguntado por qué, porque cuesta 14 pesos.

Entonces si le dices al privado, oye pon la tarifa que quiera tú, recuperas tu inversión, pues le va a salir una tarifa muy alta y va a decir no es viable, no le entro porque nadie se va a subir al tranvía. Entonces qué se hace, le vas pagando la operación también durante 25 años.

Alguien declaró por ahí, es que nos van a endeudar por los próximos 25 años. Yo diría, bueno hay que buscar a estos jefes de gobierno que hicieron 200 kilómetros metro y que nos endeudaron, porque cada año pagamos 10 mil millones de pesos de operación del metro, no es deuda, es la operación, es lo que cuesta la luz, es lo que cuesta la gente que manejan los tranvías, quién los limpia, en fin, lo que cuesta es la operación, qué le hacemos, que al privado le garanticemos que opere eso durante 25 años. Entonces al gobierno le interesa que haya esa infraestructura, por supuesto que quien la paga es el gobierno, quien paga la anualidad es el gobierno, que es el diferencial entre los ingresos que se tienen porque la tarifa la regulo yo, la que regulo gobierno, y el diferencial para poder tener ese proyecto pues se va pagando año con año.

Criterios técnicos financieros y sociales para hacer la obra. Mencionaba ya el Director del Sistema de Transportes Eléctricos que tenemos un estudio de origen destino que avala la posibilidad de que haya usuarios, tenemos también un análisis costo beneficio donde se logra capturar el impacto económico que tendrá esta infraestructura en el Centro Histórico.

¿Qué está pasando en el Centro Histórico? Si ustedes se dieran una vuelta por todas las calles que han sido rescatadas detrás de Palacio, que fue donde estuvo más tiempo colapsado por el ambulante el Centro Histórico, pues qué pasó, que se modificó sustancialmente la actividad económica en esa parte de la ciudad.

¿Qué tienes? Pues tienes prácticamente bodegas que servían para almacenar las cosas que se vendían en la calle. Vean, actualmente prevalecen esas condiciones.

¿Qué hacemos para cambiar las condiciones económicas de esa zona? Pues inversiones como esta, porque está demostrado en otras partes del mundo.

Decía Rufino que hay más de 60 proyectos en el mundo, que ciudades seguramente enfrentan la disyuntiva de en qué invertir, si en autobuses o en tranvía, y se siguen haciendo, ¿por qué?, hay que preguntarnos por qué, ¿todos están mal o qué? Pues no porque tienen beneficios adicionales, ¿en términos de qué?, de reordenamiento urbano y de impacto económico.

Entonces establecer un sistema de transporte fijo y permanente por estas zonas de la ciudad, pues va a reactivar la economía; y otra cosa más importante que ya mencionaba, puede incentivar de manera determinante la vivienda en el Centro Histórico. Necesitamos que la gente regrese a vivir al Centro Histórico para garantizar que cambie de manera definitiva.

Entonces tiene criterios altamente comprobables de beneficio social.

El esquema financiero otra vez lo explico. Estamos concursando que alguien esté dispuesto a venir a invertir 2 mil millones de pesos, a operar este sistema de transporte por 25 años. Eso es lo que estamos haciendo.

¿Y qué va a hacer la ciudad? Pues va a pagar la ciudad en 25 años el costo inicial de los 2 mil millones de pesos y le va a pagar la operación al privado durante 25 años a la tarifa que yo quiera. Eso es básicamente.

Dicen “17 mil millones de pesos es muchísimo dinero”. A ver, cuánto es el costo de operación del Metro en 25 años, pues más de 400 mil millones de pesos. Entonces hay que comparar peras con peras, manzanas con manzanas.

El aval transportes eléctricos, es que es el gobierno el que tiene que pagar la mensualidad, entonces no hay necesidad de aval. Efectivamente quien está contratando es el gobierno y quien paga es el gobierno.

¿Por qué no se dedican recursos a vialidades o a tren ligero? Pues porque se está haciendo un esfuerzo importante por dedicarle recursos a estas acciones

en la ciudad, pero otra vez pues los recursos son limitados, y más si nos los restringen año con año.

El tranvía en Burdeos era un accesorio para hacer un plan turístico. En parte tiene este tranvía este objetivo.

¿Por cuántos museos pasa, Rufino, el tranvía? Va a pasar por 20 museos.

Por supuesto que nunca se ha planteado solamente como una solución de transporte público ni se ha planteado solamente como un instrumento para impulsar el turismo.

Esta ruta que planteó Transportes Eléctricos tiene una característica muy importante que mezcla las dos, donde el primer tramo sirve como interconexión a distintos medios de transporte, porque el tranvía conecta al suburbano con el Metrobús, con 5 líneas diferentes del Metro, 16 estaciones, es decir, los señores que hicieron el suburbano nunca se preguntaron cómo iba a terminar y qué iba a pasar donde terminara.

Tenemos un sistema gratuito de RTP, por cierto que nadie nos paga, tuvimos qué poner precisamente para hacer esa distribución, de la gente que llega a Buenavista, distribuirla a los otros sistemas de transporte. Esa es la función que tiene el tranvía en su primer tramo, lo cual le garantiza una densidad muy alta. Efectivamente, a partir del Eje Central, tiene dos objetivos, uno turístico y otro el tránsito intracentro histórico.

Entonces, nos da la razón, coincidimos con Burdeos, por cierto platicamos con el ex Alcalde, diputado Manzo, que le tocó hacer el tranvía en Burdeos y es una situación muy similar, son temas muy polémicos, tuvo qué convencer a mucha gente, pero a 10 años del tranvía en Burdeos, el transporte preferido en la ciudad, según nos revelan las encuestas.

Primero hay que reordenar lo que tenemos, dice el diputado Manzo. Parte de esta estrategia de reordenamiento tiene qué ver con el tranvía, seguramente Rufino hará algunos comentarios al respecto.

También dice el diputado Manzo, es un gran proyecto de imagen urbana. Coincido con él, es un gran proyecto también de imagen urbana, es la ventaja que tiene este sistema de transporte público.

Hay que priorizar el gasto, comenta el diputado, sobre temas de movilidad. Sí resuelve una parte importante de movilidad como lo mencionamos y si tuviéramos más recursos sin duda que seguiríamos invirtiendo en más Metro.

El fideicomiso simplemente es el lugar a donde se va a pagar por parte de Transportes Eléctricos y a donde ingresan toda la tarifa que va a ser la empresa, es un tema de transparencia. Al contrario, si es un tema de transparencia, saber cuánto se está ingresando por tarifa y cuánto está pagando también el gobierno de anualidad.

Los riesgos financieros se los trasladamos completamente al privado, el gobierno no se queda con ningún riesgo.

Dice: hay que pensar desde el punto de vista metropolitano. Coincidimos ahí ampliamente, de hecho como usted sabrá, los recursos del Fondo Metropolitano precisamente tienen esa lógica y ahí la verdad es que no nos ha ido muy bien con su partido en la Cámara de Diputados federal para comunicarles que necesitamos tener más presupuesto ahí para impulsar precisamente estas ideas.

El estudio costo beneficio, por supuesto que lo tenemos, pregunta el diputado Erasto.

No es deuda. Ya explicamos por qué no es deuda.

Yo creo que no nos tiene que dar miedo este tipo de esquemas mientras tengamos claro el interés público y mientras haya también mucha claridad en quién asume los riesgos en este tipo de proyectos, son las variables clave que hay que cuidar en este proyecto y sobre todo visualizar que el beneficio lo tenemos en el presente y no hacemos esperar al desarrollo muchos años más.

Creo que es más o menos lo que a mí me toca.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señores funcionarios.

Concluido lo anterior, se llevará a cabo la segunda ronda de cuestionamientos. Por el Partido Verde Ecologista de México, le damos el uso de la palabra al diputado José Alberto Couttulenc.

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO COUTTULNC GUEMEZ.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Nosotros sí queremos dejar un poco más clara la postura del Partido Verde. No se trata de apoyar la idea del tranvía nada más por apoyar. Nosotros vemos la idea del tranvía, como ya lo mencionamos, como un medio para captar recursos de la inversión extranjera del turismo, como un medio para captar recursos también de la gente que quiera conocer más del centro de la ciudad. No quiere decir que este medio de transporte vaya a suplantar las inversiones que se están haciendo en Metro o en otras inversiones para transporte. Hay que darle el enfoque que es el enfoque sustentable, que es el enfoque que hace que la ciudad se vea mejor, que vamos más hacia adelante, que vamos como las ciudades más desarrolladas del mundo, y ese es el enfoque que no hay que perder de vista, porque si vamos a estudiarlo como que es la solución al transporte en la Ciudad de México, estamos perdidos.

Ahora, sí entiendo ya cuáles son los cuestionamientos que el PAN está haciendo y que otros partidos están haciendo, que son muy interesantes y muy importantes.

Esto es un estudio de factibilidad, que se llama a la iniciativa privada, primero se fijan los años en los que se va a hacer el estudio, no es lo mismo hacer un estudio a 10 años que hacer un estudio a 20 años. Los estudios de factibilidad de cualquier proyecto en Estados Unidos y en Europa se marca primero el lapso de tiempo, que son 20 años, de ahí ya una vez que se fijaron el lapso de tiempo, en México la iniciativa privada pide 10 años para hacerlo, mucho más rentable, de ahí hay que ver exactamente la proyección que tienen de ventas exactamente, la proyección de ingresos que tienen en esos 10 años, traerlo al valor presente de la inversión y saber cuál es esa tasa de retorno, es exactamente lo que se conoce como el retorno de la inversión.

Porque sí es importante el punto que está marcando el partido del PAN, o sea si esta tasa de retorno que realmente está proyectada tomando en cuentas las gentes que van a usar el transporte y el estudio que ya se hizo de mercado, por el precio que realmente está fijando el gobierno y que está estudiando, ya sacó un total mensual y anual, si se trae esa tasa de retorno a valor presente hay que ver que esa tasa de retorno no sea mayor al 18% que le están entregando, porque entonces sí están haciéndole un favor a la compañía ganadora, ahí es donde puede estar el punto de estudio.

O sea, si quisiéramos meternos al estudio detallado, no es que el Partido Verde compre la idea nada más comprada sino simplemente nosotros estamos pensando bajo esta premisa, se hizo el estudio, se vio la demanda, se trajo a valor presente la tasa de los 25 años que tomaron, que es bastante grande como mencionó el Partido Acción Nacional, posiblemente la manejemos como se maneja en un estudio de factibilidad a 20 años, traemos esa tasa y vemos que la tasa no sea mayor al 18% que está entregando el gobierno, si no ahí realmente le está entregando un beneficio a la compañía ganadora. Pero si se cuida esto y se cuida la otra parte también, que también aquí ya mencionó el PRI, que es quién está tomando el riesgo, está tomando el riesgo la parte de la iniciativa privada, el gobierno no debe ir como aval, en los 20 años el que toma el riesgo debe ser la parte de la iniciativa privada que se le está invitando a este proyecto.

Entonces, si es una situación de ganar-ganar, el gobierno no está invirtiendo, el gobierno está recibiendo un beneficio después de los 20 años, que se podría acortar, incluso yo pediría que el estudio se acortara a 20 años, después de 20 años se le pide que se queden los ingresos completamente al 100% para el gobierno y en esos 20 años debe de haber salido con su inversión y con su tasa de interés que tomó el inversionista, o sea incluso se maneja ya el programa, es un *cash flow* a valor presente y se saca la tasa de inversión, o sea no sé por qué hay un problema, todos los proyectos así se evalúan, cualquier proyecto, y ver que realmente el retorno de la inversión no se le esté entregando mayor, o sea que no el 18% que vimos, que nos presentó el Gobierno del Distrito Federal y los 25 años sea mayor que lo que realmente está dejando la venta.

Ahora, como comento el licenciado Mario Delgado, obviamente están apretándole el precio, pero si realmente le damos el enfoque que este medio de transporte va a ser para captar divisas, también podríamos dejar que el precio no sea el que están haciendo en el estudio ustedes sino simplemente dejarlo subir un poco, captar más divisas y lograr que sea un ganar-ganar.

Siempre hay que ver que sea el gobierno el que gane, que sea buscar recursos, eso es lo que estamos buscando como Partido Verde, no estamos buscando aquí que la iniciativa privada se lleve un plus, y eso lo vamos a

recibir a detalle, como ya se comentó aquí con los diputados, mucho más a detalle los números.

Lo que estamos buscando es exactamente que la ciudad crezca, que los diputados no nos enfrasquemos otra vez en diputados sobre el funcionamiento y hagamos que la ciudad no crezca, sino que la ciudad se vea mejor el día de mañana, que la ciudad sea la ciudad más competitiva del mundo, tiene mucho más atractivos que cualquier otra ciudad del mundo, realmente pasar y ver esos museos va a traer recursos y nos van a servir para todas las inversiones.

Como ya vimos, trabajamos buscando recursos y no encontrábamos de dónde sacar. Aquí hay una forma de sacar recursos, hay una forma que es sustentable, va con el medio ambiente, resuelve en parte el transporte, transporte que no es como los micros ahorita, que es un problema, que generan contaminación, esa es la solución y que el gobierno no tome el riesgo, como mencionaron también los diputados del PRI, o sea que no tome el riesgo, que el riesgo lo tome completamente el inversionista al que se le invita.

Ahí hay que revisar la forma de contrato con el que se le está invitando al concurso y ver exactamente el retorno de la inversión, que sea mayor al 18%, que el 18% sea muy benigno, o sea realmente tal vez podría ser menos. Ya estudiando eso los tenemos acoplados para que no se lleve el dinero la parte de la iniciativa privada, sino simplemente que invierta, saque su tasa normal, no haya un dinero perdido y realmente sea un ganar de la ciudad y hacer una ciudad más limpia, una ciudad más próspera.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado José Alberto Couttolenc.

Tiene el uso de la palabra del Partido del Trabajo, el diputado José Alberto Benavides Castañeda.

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO BENAVIDES CASTAÑEDA.- Yo ya no tendría más preguntas, nada más un comentario al respecto al igual que el diputado José Alberto.

Con respecto a las posturas del partido, uno no viene a andar justificando proyectos, venimos a escuchar al Secretario, al licenciado, atendiendo un llamado de la Asamblea, viene uno a hacer algunas preguntas y bueno uno

también se toma la libertad de emitir una opinión al respecto del proyecto, cuál es el problema.

En este caso una opinión favorable de parte del grupo parlamentario del Partido del Trabajo, habrá otros proyectos en donde las opiniones sean desfavorables. Sí quería que quedara bastante claro este asunto.

Aplaudimos, vuelvo a mi primera intervención, aplaudimos este tipo de proyectos que llevan un estudio de 2 años, decía el licenciado, en estudio 2 años para llevarlo a cabo, son proyectos que visualizan a la ciudad en el mediano y largo plazo, se pueden utilizar estos esquemas ya explicados por el Secretario, con conocimiento del grupo.

Nosotros hemos estudiado el proyecto y analizado el proyecto, uno no viene aquí, ya lo estudiamos, ya lo analizamos y la opinión del grupo es favorable. Entonces que quede claro, nada más que quedara claro ese aspecto.

Yo no tengo más preguntas, diputado Presidente, sería todo. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Benavides.

Tiene el uso de la palabra por el Partido Revolucionario Institucional, diputado Leobardo Juan Urbina.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- Gracias, señor Presidente.

Para concluir mis preguntas al señor Secretario de Finanzas. Señor Secretario, el Gobierno de la Ciudad está actuando sin escuchar a los ciudadanos y sus organizaciones en este tema del tranvía eléctrico, como lo hizo con el corredor Cero Emisiones, ¿se ha cuantificado la afectación sufrida por los comerciantes y los habitantes ubicados a lo largo del Eje Lázaro Cárdenas?

¿Han visto ustedes las páginas impresas y las de Internet en las que se anuncian ventas y traspasos de comercios y viviendas a lo largo de esa importante avenida? Son signos de que existen negocios quebrados, hay desempleo y de que muchos habitantes quieren escapar de las medidas tomadas por carecer de un proyecto serio, consensuado de verdad, no con encuestas a modo, es decir, un plan de trabajo con metas establecidas en base

a balances de estimaciones económicas y sociales, en pro y en contra. ¿Pasará lo mismo con el proyecto del tranvía eléctrico?

En caso de ser cierta esa versión salida del propio gobierno de que por el tranvía se retirará todo el transporte de superficie del centro de la ciudad, se ha tomado en cuenta que el primer cuadro es históricamente y en sentido práctico una zona de comercio, principalmente de mayoristas al que diariamente acuden miles de personas para surtir sus negocios ubicados en la periferia y en otras poblaciones del país.

¿Se ha tomado en cuenta la actividad comercial en zonas como el antiguo Barrio del Carmen, La Lagunilla, Correo Mayor, Jesús María, San Jerónimo, como ejemplos?

Esas son las preguntas que tengo hacia usted, señor Secretario de Finanzas. Mi segunda ronda es con el licenciado Rufino. Señor Director, hablando del tema de conectividad en el transporte: ¿Es en el Centro Histórico la zona en la que más apremia conectar los diversos modos de transporte? ¿No existen otras zonas de la ciudad que requieran con mayor urgencia mejorar los sistemas de transporte?

Por cuanto al tema de contaminación ambiental: ¿Conoce usted la información oficial de la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal respecto a la contaminación del Centro Histórico?

Le voy a leer textualmente lo que dice la página de internet: “El centro de la ciudad es la zona más contaminante, falso. Al parecer, la población de la Ciudad de México piensa que la zona del centro, el Zócalo y sus alrededores es la más contaminada, esta idea se contribuye de las molestias respiratorias y oculares que presentan las personas cuando caminan por las calles del primer cuadro. Esa situación es provocada por las características de la infraestructura urbana y vial, que favorece la acumulación de contaminantes al nivel en el que camina la gente, así como por las actividades de los transeúntes, quienes permanecen más tiempo al aire libre, en contacto directo con el humo y la radiación solar.

Sin embargo, los registros del Sistema de Monitoreo Atmosférico de la Ciudad de México, que muestran que las zonas con el mayor número de días de

incumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas de Salud se localizan en el suroeste, que comprenden las delegaciones de Alvaro Obregón, Coyoacán, Cuajimalpa y Magdalena Contreras, Tlalpan y el municipio de Huixquilucan; y en el noroeste, que comprenden las delegaciones Gustavo A. Madero y los municipios de Coacalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Ecatepec, Ixtapaluca, La Paz, Nezahualcóyotl y Tecamac”.

Por último, usted fue Director del Instituto del Taxi y conoce bien la problemática del gremio del transporte concesionado: ¿No considera usted que sería mucho más efectivo buscar más apoyos financieros al transporte concesionado para la renovación del parque vehicular?

Le voy a poner ejemplos en lo que se ha gastado dinero que no ha funcionado para la Ciudad de México, algunos de ellos: la Ciclopista, cuántos millones se tiraron a la basura en su construcción; el Circuito Interior, pomposamente llamado “Circuito Bicentenario”.

¿Por qué no se previó el caos vial que provoca en las zonas de la Central de Abastos al ahorrarse los pasos elevados en Apatlaco, Canal de Tezontle y el Eje 4 Sur, así como en la zona de Barranca del Muerto y Molinos?

Se da la impresión de que el Gobierno del Distrito Federal propone obras innecesarias, puntadas, como el afortunadamente rechazado proyecto de los canales y chalupas de la Zona Rosa.

Con eso concluyo y muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Leobardo Urbina. Por el Partido Acción Nacional, se le cede la palabra al diputado Juan Carlos Zárraga Sarmiento.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS ZARRAGA SARMIENTO.- Con su venia, diputado Presidente.

Sean ustedes bienvenidos, señor Secretario de Finanzas, señor Director del Transporte Eléctrico.

Qué lástima que no hayan leído el punto de acuerdo que se les envió, porque en el punto de acuerdo se les solicitaron los estudios y que los enviaran a este órgano legislativo con un día de antelación, por lo menos. Aquí traigo el punto

de acuerdo, por si ustedes no lo leyeron o algunos de los múltiples asesores que tienen tampoco lo leyó y también traigo el acuse de recibo de sus oficinas donde estaban enterados de lo que solicitamos.

Qué lástima que no tomen ustedes con seriedad a los diputados de esta Asamblea.

Para continuar en el mismo tenor, usted, señor Rufino, nos dice que no entendió o le pareció confuso el posicionamiento del diputado Federico Manzo. Qué decepción. Usted es quien debería entender más, es el responsable y el Director del Transporte Eléctrico de esta Ciudad. Si usted no entiende de transporte eléctrico, señor Director, entonces renuncie, para qué está ahí.

Habla usted de contradicciones, qué razón tiene. Habla usted de que se va a beneficiar a los que menos tienen. Si al día de hoy tenemos inconformidades porque el Metro subió en un 50 por ciento, qué opinarán estas clases populares de que ahora en el tranvía mínimo tendrán que pagar 5 pesos, entonces no será para las clases populares, no va de acuerdo al discurso incoherente que usted nos viene a vender aquí. Discúlpeme.

Siguiendo con eso, qué bueno que usted nos hizo las referencias históricas del tranvía del vapor, los tranvías de sangre. Recordemos la columna de *Circuito Interior* de Reforma, donde dice que cuando el Jefe de Gobierno andaba de viaje en Europa, a su esposa le gustó el tranvía, y esa misma columna ya le puso nombre al tranvía: *el tranvía del amor*. Ya pasamos de los tranvías de vapor a los tranvías del amor en esta ciudad.

Que les quede muy claro a los dos, en Acción Nacional no estamos en contra del tranvía, eso que les quede muy claro. Estamos de acuerdo en que necesitamos una ciudad sustentable, pero ¿no se han puesto a pensar a lo mejor que este tranvía podría ser más beneficioso por Santa Fe? No se han puesto a pensar que quizá este tranvía, y aunque le dé risa, señor Secretario de Finanzas, no es cosa de risa 17 mil millones de pesos, discúlpeme, yo estoy tomando con seriedad el posicionamiento, le pido la misma seriedad. Usted declaró en prensa, señor Secretario, que los diputados de Acción Nacional manipulábamos la información, la declaró usted a Milenio el 13 de enero del 2010. Hasta ahorita nosotros no hemos manipulado la información, estamos

trabajando con la información que hay. Por eso le solicitamos a ustedes que tuvieran la deferencia de venir, entregarnos el estudio y debatir sobre lo que mis compañeros diputados han dicho.

No estamos en contra del PPS, no estamos en contra del Tranvía, estamos en contra de que se pudieran, y que se quede claro, despilfarrar 17 mil millones de pesos. No lo estamos afirmando, y tampoco venimos a firmar un cheque en blanco. Usted declaró que estamos manipulando la información. Señor Secretario, si ustedes no nos proporcionan la información, usted no me puede hablar de manipuleo.

Aquí estamos tres diputados de Acción Nacional y no hemos manipulado la información. Si usted sostiene su dicho, yo le exijo una disculpa pública.

Para continuar, entrando en el tema, lo que el diputado Manzo en su intervención señalaba, es que existen varios puntos a cuidar en el programa del tranvía. Estamos de acuerdo que es un proyecto no contaminante, estamos de acuerdo que puede ser un proyecto que pueda atraer al turismo a esta ciudad. Le voy a decir en qué no estamos de acuerdo: nos preocupa y nos va a ocupar revisar como lo dice el diputado Couttulenc y como lo han dicho otros compañeros diputados, ese proceso de inversión, ese proceso de licitación, el proyecto ejecutivo del tranvía. Cualquier proyecto de transporte debe contener algunos puntos generales como mínimo.

Yo le puedo enunciar 11 puntos que debe contener cualquier proyecto de transporte público: impacto de movilidad de las personas, escenarios de rutas alternativas, afectación y evaluación del patrimonio histórico construido, impacto ambiental, impacto a las actividades comerciales, escenarios de integración urbana, etcétera. Aquí está una copia por si quisieran ustedes consultarla.

En eso es que nos gustaría centrar el debate, dónde está el proyecto ejecutivo del tranvía. Nosotros los diputados no lo tenemos, y no estamos especulando ni manipulando la información. Lo que hay publicado, lo que hay en prensa yo se los puedo decir por si no lo conocen.

Ya declaró un delegado, jefe delegacional de su partido, aquí está la nota, primera plana de Crónica, que no está de acuerdo en el Tranvía, y da sus razones.

Hay también declaraciones de que peligró un deportivo, aquí está en prensa. Es lo que al día de hoy sabemos los diputados, de ahí el exhorto hacia ustedes que el día de hoy vinieran y nos presentaran el proyecto ejecutivo, no las presentaciones de PowerPoint que ustedes traen, perdón, eso no es el proyecto ejecutivo. Metámonos a la discusión de fondo.

Que quede claro, no estamos en contra del Tranvía, no estamos en contra de transportes no contaminantes, sí vamos a estar en contra de despilfarros o de malos manejos.

Qué casualidad que en la licitación que ustedes publican en Internet proponen algunas fechas como la siguiente: 3 meses para entregar el proyecto ejecutivo. El diputado Manzo precisaba que en un país de primer mundo se llevaron bastante tiempo. Nos causa extrañeza, nos llama la atención saber por qué aquí 3 meses y allá años, si somos tan buenos qué bueno, lo celebramos y lo apoyamos, porque no dudamos de la capacidad de las personas que estén a cargo de este proyecto y más si son mexicanos, pero sí nos llama la atención la disparidad de tiempos.

¿Qué nos llama más la atención? Que se pretenda inaugurar esto en el 2011, de acuerdo a la información que está publicada en Internet. Si ésta información no es correcta les pido que la aclaren, porque si esa información es correcta va a resultar que el Tranvía va a ser curiosamente inaugurado antes de que el Jefe de Gobierno tome permiso para irse de candidato, muy respetable, es su proyecto personal y político, eso no lo cuestionamos, adelante, que brinque a la arena política, lo estaremos esperando, pero sí nos llama la atención que pueda ocuparse como un hecho político.

Para terminar, usted, Secretario de Finanzas, como lo decía el diputado que me antecedió en el uso de la palabra, tuvo que ver con algunos asuntos del taxi por algunas razones, pero resulta ser que ya finalizó el plazo para realizar el segundo pago parcial o el pago total de concesiones de la fase dos del Programa Integral del Taxi. Más del 45% de la totalidad de estos

concesionarios quedaron fuera y lo único que está pidiendo para pagar es que usted, Secretario de Finanzas, dé la instrucción para abrir una línea de captura. Si gusta ese tema en particular, me disculpo, no es el tema de esta comparecencia, acepto que no es éste el tema, me disculpo ante usted por haberlo tocado pero sí le solicito de manera puntual que pudiéramos revisar este tema con la persona que usted indique.

Por las respuestas que ustedes pudieran proporcionar, yo se los agradezco y no sin antes reiterarles que los diputados de Acción nacional somos diputados responsables que no venimos a manipular la información ni mucho menos venimos a firmar un cheque en blanco. Queremos entrar al debate a fondo del Tranvía y por qué no considerar que a lo mejor la mejor ruta no es la del Centro Histórico, por qué no consideran Santa Fe, por qué no consideran otras opciones de la ciudad.

Estamos a favor del transporte no contaminante, pero nos preocupa y nos va a ocupar que no existan malos manejos, que no existan licitaciones amañadas, que no exista un endeudamiento, como usted ya lo explicó, pero sí nos llama la atención que habiendo otras prioridades en la ciudad, como lo es el agua, ustedes pretendan pagar 700 millones de pesos al año, cuando eso representa el 70% de lo que el Gobierno del Distrito Federal pretende recaudar por el incremento en las tarifas de agua, perdón, por el ajuste en las tarifas de agua para ser más preciso, entonces creemos que hay otras prioridades, no nos cerramos pero sí queremos lo menos que merecemos, que es transparencia en los hechos, no opacidad, información fluida, no parcial o para algunos, como lo está haciendo el Tesorero ahorita, que se está reuniendo con el PRD para discutir las tarifas de agua y a los demás partidos aquí representados nos está dejando fuera de la discusión, eso es o que no queremos y eso es lo que los ciudadanos tampoco quieren.

Los ciudadanos quieren sí transportes limpios, transportes económicos, sí, pero también queremos transparencia y eficiencia en el gasto público, por para eso están aquí los diputados, para revisar ese gasto público.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Juan Carlos Zárraga Sarmiento.

Por el Partido de la Revolución Democrática cedemos el uso de la palabra al diputado Alejandro Sánchez Camacho.

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO SANCHEZ CAMACHO.- Con su permiso, señor Presidente. En primer lugar, agradecer a nuestro compañero de bancada Razú por la gentileza.

Naturalmente no podemos dejar pasar por alto las aseveraciones que ha hecho el diputado de Acción Nacional, porque cuando se afirma por ejemplo el caso del metro, es francamente no tener vergüenza, porque si se hizo el ajuste al precio del boleto del Metro, ni más ni menos es porque la bancada de ustedes, de la derecha junto con el PRI, acordaron votar en contra del presupuesto que pidió el presupuesto que pidió el Gobierno de la Ciudad de 3 mil 500 millones de pesos y solamente autorizaron cerca de 1 mil 500 millones. De tal manera que francamente eso es no tener prudencia en lo que comentamos.

Ahora sí que como dice un refrán popular, limosnero y con garrote, es decir, vamos a ir a llevar una propuesta de un tranvía, seguramente está pensando en Santa Fe, en las zonas populares; ha de estar pensando en esa parte residenciales que tanto les gusta defender.

De tal manera que el propósito es otro, que se ha explicado aunque fuera de manera muy general aquí en esta exposición. Ahora nos salen que si es el tranvía del amor, ojalá hubieran levantado la voz con lo que todavía sigue haciendo Diego Fernández de Cevallos, ese sí hace carreteras del amor, saca presupuestos federales para ayudar a las personas de su misma calaña, y ahí sí se nos quedan callados.

Ahí están, está Punta Diamante, están carreteras en Michoacán y podemos decir más, pero además, hay que señalar este asunto que tiene que ver con el punto de acuerdo, pues solamente dos referencias, aquí está el Secretario de Finanzas y también aquí está el responsable del transporte eléctrico en la ciudad, hágale esas recomendaciones a los secretarios del Gobierno Federal, porque ellos sí cancelan su responsabilidad ante la Cámara de Diputados, ahí está Javier Lozano, y el más reciente, el Secretario de Seguridad Pública que les canceló hace una semana, su presencia, su comparecencia en la Cámara de Diputados, en la Permanente, correcto.

Esos para que vean no cumplen su responsabilidad del marco legal, pero no solamente eso, revisen el punto de acuerdo porque un asunto es cómo se presentó, sí pero lo tuvieron que modificar porque ustedes estaban presentando en fecha distinta a la comparecencia, estaba el 18 de enero, ahí está, pero además hay que señalar otra cosa.

Cuando se presenta en la versión estenográfica, y vean la versión estenográfica, se las prestamos si quieren, ahí sí ya no solicitan ni siquiera en la versión estenográfica el informe, la pueden ver ustedes, y por práctica parlamentaria en todo caso se hubiera solicitado que el punto de acuerdo fuera íntegro en la memoria de la versión estenográfica y no lo hicieron, pero eso es técnico, eso la verdad no es trascendental, pero para que quede claro ante la opinión pública.

Naturalmente comentarles que qué bueno que levantan la voz ante el despilfarro, bueno pero ahora sí que declaración pues es insuficiente porque solamente recuérdense al Presidente, para nosotros ilegítimo, recuérdense que tiene cerca de 150 servidores públicos federales que siguen ganando más que él, a pesar que se aprobó la Ley de Salarios Máximos; y ahí sí hay un despilfarro, y sigue la lógica de un pueblo pobre y un Gobierno Federal rico.

Qué bueno que ahora se sumen ustedes a esta protesta en contra del despilfarro, pero también hagámoslo más trascendental y vámonos al plano nacional, porque ese ejemplo es contundente y ahí lo pueden buscar en las informaciones correspondientes.

En fin, como no se concentró mucho en el tema y se fue por todo esto, pues yo tenía que comentarle algo.

Yo sí le quiero preguntar a los representantes del Gobierno del Distrito Federal, que también hay que ser sensibles y observar dos cosas, una, lo que tiene que ver con el tiempo para este asunto del proyecto. Yo pienso que sería oportuno, ojalá y los compañeros de Acción Nacional, del PRI y del Verde Ecologista coincidieran con nosotros, que trazamos una ruta, y el PT por supuesto, que trazáramos una ruta donde logremos tomar el pulso a especialistas, a intelectuales, a comunicadores, y que convoquemos a una forma de consulta ciudadana, que se establece en la propia Ley de Participación Ciudadana

actualmente, y donde se señala que una de esas formas de consulta pueden ser por ejemplo foros abiertos. Lo podemos platicar, acordar, que sean plurales; y eso nos puede permitir conocer estas opiniones que son muy valiosas.

Incluso yo me atrevo a sugerir, dando extensión al pensamiento y que se transforma en una propuesta que comenta nuestro compañero Erasto Ensástiga, que además por qué no tener la opinión de los ciudadanos en este tema, además de los expertos, los intelectuales, los ciudadanos, los vecinos. Entonces no pensemos que eso no está mal, además es parte de un ejercicio democrático.

Entonces yo me quiero concentrar en esta pregunta: Si los representantes del Gobierno del Distrito Federal en un momento dado consideran que se puede abrir una ruta de este tipo, subrayando que es una facultad del Gobierno del Distrito Federal ese tipo de decisiones, por supuesto, de la obra, nos referimos a la obra, es una facultad que el marco legal les brinda. Pero también es una facultad de la Asamblea Legislativa y del propio Gobierno del Distrito Federal tener esta ruta de tomar el pulso a la población.

Yo creo que no es malo y menos en un ejercicio democrático y menos en temas que ya empiezan a generar diversas opiniones.

Esta información que nos han dado si las circulamos, la procesamos, estamos seguros que puede generar una muy buena opinión en el Distrito Federal, porque ahorita las opiniones están divididas ¿eh? y ya hay una parte, yo no sé qué porcentaje, que ve muy bueno este proyecto, pero hay otra que tiene sus reservas; y cuando estas cosas pasan hay que ir a la sabiduría del pueblo y de la gente y de los intelectuales.

En fin, esa era la pregunta que les quería yo exponer. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Alejandro Sánchez Camacho.

Concluida la segunda ronda de preguntas, se otorga el uso de la palabra a los funcionarios comparecientes para brindar sus respuestas.

Cedo el uso de la palabra al Director General de Servicios de Transportes Eléctricos, licenciado Rufino H. León Tovar.

EL C. LIC. RUFINO H. LEÓN TOVAR.- Gracias, diputado Presidente.

Agradecer los comentarios a favor que hay en este proyecto para la ciudad y me enfocaría a los comentarios que amablemente hace el diputado Leobardo Urbina.

Comentaba por ahí en relación a la conectividad que se vislumbra o se plasma en el proyecto conceptual que hemos presentado, y él comentaba “por qué no otras zonas y sí el Centro Histórico”.

Ya lo comentamos, lo reitero en esta oportunidad, la idea de hacerlo en el Centro Histórico obedece a un esquema de integración del que hablé al principio de cómo a través de un sistema de tranvía logramos justamente esa conectividad, esa integración con los demás sistemas de transporte, de modo tal que a la par, como también lo comentaba el Secretario Mario Delgado, de resolver una necesidad de transporte que se da en un extremo de la ruta, también a la vez el tranvía se convierte en un detonante y en un expansor de la situación turística.

En cuanto a los datos del medio ambiente, desde luego que los conozco, diputado. El tema de concebir el tranvía, de esta manera nos ha hecho estudiar todas las vertientes y las aristas que implican desarrollar un proyecto de este tipo y comentarle que en este aspecto en particular de que la zona del Centro Histórico no sea la más contaminada de la ciudad, está directamente relacionada con la velocidad y la densidad en que se mueven los modos de transporte en el Centro Histórico, sin que esto quiera decir que parametrizando y haciendo comparativos con otras zonas de la ciudad en donde se moviliza el transporte de esa manera, también guardan parámetros comunes de alguna manera iguales. Sin embargo, eso le da una connotación, como usted lo comenta, a que el Centro Histórico no sea de las zonas más contaminadas de la ciudad, que usted puntualmente las menciona por aquí a nivel delegaciones y también algunos municipios.

En el tema de buscar mayor inversión para el transporte público, desde luego que ya lo comentaba el licenciado Mario Delgado, es la expectativa y la visión del gobierno. Yo comentaba al principio que la gran idea y el gran reto de la administración que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard es tratar de legarle a

la ciudad un esquema de transporte integrado donde podamos convivir todos los modos de transporte de una manera armónica, sin competencias desleales, buscando priorizar que estamos haciendo corredores exclusivos no sólo para el transporte proporcionado por el gobierno, sino también para el esquema del transporte concesionado.

Como usted bien sabe, hemos creado corredores de transporte a fin de buscar una rentabilidad mayor para los concesionarios que implique desde luego migrar hacia la renovación del parque vehicular.

En el tema de los taxis que también me puedo preciar reconocerlo y como usted dice fui titular del Instituto del Taxi algunos años, desde luego que hay mucho qué hacer. Este gobierno, como usted sabe, también se ha planteado la meta de renovar arriba de 40 mil vehículos de taxi, cosa que estamos haciendo con un nivel yo podría llamarlo exitoso, hemos dado cuenta el año pasado del gran número de taxis que llevamos y ahora el reto es cómo moviliza, usted también conoce mucho de taxi, diputado, tiene muchísimo tiempo en la materia y nos hemos conocido en esos temas también, usted sabe que el gran reto ahora es cómo hacemos un esquema distributivo aunque no es mi tema, en el tema del taxi que nos permita mayor rentabilidad, cómo buscamos que los taxis en la ciudad circulen menos y transporten más.

Creo que son las preguntas del diputado.

En cuanto al diputado Zárraga, quiero decirle y en correspondencia de la amabilidad como se ha dirigido hacia mí, quiero decirle que me siento como regañado, tal vez es el tono de voz que usted utiliza. Quiero comentarle que la única persona que podría regañarme por desgracia ya no está acá.

Decirle que la actuación del Gobierno de la Ciudad y en particular su servidor, se guía por esquemas de seriedad y por esquemas institucionales, respeto desde luego la opinión de los medios, pero no guío mi actuación en cintillos de periódicos, nos basamos en esquemas de estudios muy serios que los tenemos y los presentaremos cuando ustedes nos digan.

Tampoco acostumbramos utilizar frases mediáticas, tampoco hemos denostado ni en éste ni en otro foro la actuación de los miembros de su partido ni tampoco de los diputados y usar frases como *licitaciones amañadas, despilfarros, malos*

manejos. Al menos en el proyecto que estamos presentando y que vamos a desarrollar yo le garantizo que no las habrá. El tema está sujeto al escrutinio público, el tema está sujeto, por eso estamos aquí, está sujeto a todos los órganos de control y el tema además de demostrar una sustentabilidad económica, social, financiera y de recuperación de la ciudad, también desde luego que está abierto a todo aquél que desde luego preservando los parámetros de alguna confidencialidad de información, puedan y quieran tener acceso a él. Tan es así que nuestra página de Internet del organismo que tiene un Link también en el Gobierno de la Ciudad está explícita la parte del proyecto conceptual y algunas de las situaciones más importantes.

En cuanto al proyecto ejecutivo quiero solamente precisar que en éste como en otros grandes proyectos de la ciudad justamente parte del proceso licitatorio es que el licitante ganador desarrolle un proyecto ejecutivo, que si nosotros lo hiciéramos implicaría un costo para la ciudad y rompería un poco la naturaleza de un contrato de prestación de servicios a largo plazo, por eso es que en este momento no existe proyecto ejecutivo.

Parte del proceso de licitación implica, como usted bien sabe, que el 19 de marzo se puede emitir el fallo del licitante ganador, de tal suerte que aproximadamente en un periodo de seis u ocho meses tenemos previsto que la obra pudiese iniciar por ahí de septiembre, que en ese tiempo el licitante ganador pueda hacer su cierre financiero y que también desarrolle un proyecto ejecutivo, que si ustedes nos lo permiten se los presentaremos por acá con toda oportunidad.

Creo que es todo, diputado. Agradecer y qué bueno que nos clarifica que el Partido Acción Nacional no está en contra del proyecto y las preocupaciones que ustedes tienen, que también comparte algunos otros diputados, que tomamos nota puntual de esto, desde luego que a lo largo del desarrollo del proyecto serán plenamente dilucidadas.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Director General. Cedemos el uso de la palabra al Secretario de Finanzas, maestro Mario Martín Delgado Carrillo.

EL MTRO. MARIO MARTÍN DELGADO CARRILLO.- Muchas gracias. Gracias, diputados, por sus preguntas.

Pregunta el diputado Urbina la afectación a comerciantes y demás. Siempre este tipo de medidas que provocan afectaciones van acompañadas de medidas, el caso más visible actualmente es el de la Línea 12 del Metro en donde hay un fondo especial para ir compensando a todos los comercios que están sufriendo de estas afectaciones, entonces sí se piensa en ese tipo de cosas.

También Rufino ya dio el dato del número de taxis que se han renovado en esta administración, más de 13 mil y más de 9 mil chatarrizados en un programa que creo que fue muy exitoso.

Con respecto al diputado Zárraga, celebro primero que nada que el PAN esté a favor del Tranvía, yo por lo menos no lo tenía claro pero qué bueno que esté a favor.

Comentaba la manipulación. Le diría que el 11 de enero en el mismo periódico que usted comenta, diputado, su partido decía que el Tranvía era el más caro del mundo e innecesario, decía yo que manipulaban, que esos 17 mil millones, que ya explicamos que no existen, que es el costo de operación durante 25 años, decía usted que se hubiera podido ahorrar el aumento en la tarifa del Metro o se podrían hacer cinco corredores de Metrobús, y concluían rápidamente que el costo-beneficio era muy bajo porque el costo económico es alto. Si esto no es manipulación no sé cómo entenderlo. Es como si yo le dijera ahorita que esos 17 mil millones de pesos, que ya decimos que no existen en este momento, sirviera para financiar no sé cualquier cosa, por ejemplo 17 millones de cursos de finanzas básicas.

También dice, el punto de acuerdo es muy claro, son dos puntos y lo estamos cumpliendo puntualmente, nos citaron con ese fin a su servidor, y aquí estamos. Yo entiendo que a veces en el ánimo de la estridencia a veces caemos en contradicciones. Lo que no entiendo es cómo dice que el Tranvía no va a favor de los que menos tienen y propone que sea en Santa Fe, o no sé si lo propone que sea en el pueblo de Santa Fe, porque Santa Fe es la zona más rica de esta ciudad.

Nosotros estamos atendiendo aquí con toda seriedad la convocatoria que nos hicieron, y me parece que su mención, digo creo que me parece una contradicción que nos pida seriedad y mencione lo que usted menciona que salió en el periódico o que usted concluya que el Tranvía se va a hacer por esa razón. Por lo pronto yo no había visto en esta Asamblea Legislativa, es la segunda, el nivel de debate que usted está proponiendo.

Con respecto a la afectación del patrimonio, pues sería muy importante decirle que tenemos la aprobación del proyecto por parte del INAH, y menciona usted que hay opacidad cuando hay una licitación pública internacional, que es el instrumento más público que tenemos en nuestras leyes.

Me parece que este proyecto por lo polémico que es, me parece muy importante que se le dé seguimiento, seguimiento puntual por parte de los diputados, me parece también una buena idea que se amplíe la oportunidad de que todo el mundo comente, platique, opine sobre el tema, en el nivel de consulta que queramos, foros o ir incluso más allá, creo que vale la pena hacerlo y creo que también vale la pena que conduzcamos este debate sobre el tranvía, sobre esta política pública, con la seriedad con la que están proponiendo los otros diputados.

Celebro que Acción Nacional de entrada le parezca bien el proyecto, estamos dispuestos a dar la información que ustedes necesiten, todo lo que ustedes quieran en el ánimo de que estén informados de qué es lo que está haciendo, cómo lo vamos a hacer y además que sigan muy de cerca la licitación pública.

Si esta licitación tuviera las características que usted ha señalado, pues no entiendo entonces qué estarían haciendo los más de 19, 24 empresas que participaron, que pagaron por tener las licitaciones y están participando además las grandes empresas en el mundo que hacen este tipo de infraestructura.

Entonces nos ponemos a sus órdenes, ojalá no sea la única reunión y le reitero la disposición del Gobierno de la Ciudad, de promover infraestructura que nos lleve a un nivel de desarrollo más acelerado y estamos a sus órdenes para cualquier duda.

Muchas gracias por la invitación.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señores funcionarios.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Presidente, nada más rectificación de hechos.

EL C. PRESIDENTE.- Bueno, queremos compartirles de origen y al inicio de esta sesión, nos sujetamos al formato ya aprobado desde la misma Permanente, porque señalamos la improcedencia de intervenciones adicionales.

Para concluir, damos el uso de la palabra al mensaje final del Presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, diputado José Alberto Couttolenc Güemez.

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO COUTTOLENC GUEMEZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

Siguiendo el formato establecido, yo nada más para terminar quisiera explicarles que tuve la oportunidad de estar en la cámara de diputados de Valparaíso y ver realmente cómo se desarrolla un ejercicio democrático, los diputados como hemos tratado de hacer en este ejercicio, es hablar, dar las ideas, dar las ideas siempre hacia un bien, sin olvidarnos de que somos representantes de los ciudadanos, hemos tratado de meter o por lo menos traté de hacer el ejercicio, un poco con lo que aprendí exactamente de cómo se maneja la Cámara allá.

La Cámara de allá el diputado habla, no con interés personal ni con un interés de partido ni con un interés de que el otro está mal, sí podían expresarse abiertamente tampoco con tanto protocolo y sabiendo que los que estamos representando a los ciudadanos.

Me gustan las ideas sobre que se haga una consulta sobre el tranvía, exponemos nuestras ideas como Partido Verde diciendo que es sustentable, queremos revisar que no haya un problema en cuanto a la parte financiera, ya lo explicamos, pero siempre ir hacia una parte positiva, o sea si queremos lograr que la Asamblea mejore y tenga una mayor madurez, tenemos que poder hablar y expresar nuestros puntos sin que sea un debate de lo que yo dije o lo que dijo tal.

El diputado que me llamó la atención, yo pienso que no tiene por qué, nosotros tenemos que mencionar nuestros puntos de vista abiertos como representantes de una parte de la ciudadanía y lograr exactamente eso, que si la ciudadanía está de acuerdo, si genera realmente dinero esto, si generar realmente ingresos, si es una mejora en cuanto al transporte, una vez estudiado debe ser un programa que debe aceptarse para el bien de la ciudad.

Muchas gracias, señor.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Aclarar solamente que Acción Nacional no se opone al proyecto, pero sí se opone en el Centro Histórico.

EL C. PRESIDENTE.- Diputado, si nos permite, fue un formato aprobado desde la misma Permanente, entonces le pido que nos sujetemos al mismo.

Como punto final, esta Presidencia dará un mensaje de esta reunión de trabajo en la comparecencia del Secretario de Finanzas del Gobierno de esta Ciudad, maestro Mario Martín Delgado Carrillo; y el Director General de Servicios y Transportes Eléctricos, licenciado Rufino H. León, ante Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa de esta V Legislatura.

Nuestra Ciudad de México estuvo a la altura de las capitales más modernas del mundo a principio de los años 30's de este siglo XX.

También que en el futuro la megalópolis de la región centro del país, cuyo núcleo es la Capital de la República, tiene un gran reto que viene recuperando, hacer una ciudad con dimensión humana y libre, una ciudad con pleno ejercicio del derecho humano a la movilidad, con proyectos, con un sistema integral del transporte y vialidad moderno y sustentable, al alcance de todas y todos; y que este año será sede del Encuentro Mundial de Alcaldes sobre el tema del cambio climático. Este noble objetivo contribuirá decisivamente en el proyecto de la Línea 1 del tranvía Centro Histórico-Buenavista.

Hoy nos han explicado el Secretario de Finanzas y el Director General de Servicio de Transportes Eléctricos que el objetivo del proyecto conceptual de la Línea 1 tranvía Centro Histórico-Buenavista es de reactivar el uso del tranvía en la Ciudad de México como un modo de transporte cómodo, eficiente y

seguro, amigable con el medio ambiente, y con el propósito de contribuir al mejoramiento de la calidad de vida. Además, de la plusvalía turística y estética que genera la puesta en operación de este sistema.

No sólo será el eslabón del suburbano que falta por conectar a la Ciudad de México con los municipios conurbados del Estado de México, sino también que permitirá enlazar diversos modos de transporte en que se concentran los Perímetros A y B del Centro Histórico.

Además, en el desarrollo de este proyecto se considerará la integración de sistemas y equipos y componentes nuevos de tecnología de punta, modular y escalable, los cuales responderán a tecnologías probadas satisfactoriamente en otros sistemas ferroviarios a nivel mundial, por lo que las y los habitantes del Distrito Federal y del Estado de México, así como turistas nacionales y extranjeros, nos veremos beneficiados con la rapidez, seguridad y puntualidad de este nuevo modo de transporte, con la reducción de contaminación ambiental, visual y auditiva, con una mayor capacidad de transportación, con una mejor facilidad de acceso y accesibilidad, competitividad y en general con más y mejores condiciones urbanas, económicas, sociales y ambientales de un modo de transporte sustentable.

Si la megalópolis de la región centro del país es una de las mayores urbes del mundo, en consecuencia la Ciudad de México constituye el núcleo de una ciudad de ciudades, con una de las más altas densidades poblacionales en la historia de la humanidad. Si aquí el Centro Histórico por razones históricas, económicas y políticas concentra el flujo de vehículos, son muy altos los beneficios que proporcionará la Línea 1 del tranvía Centro Histórico.

Observemos, es la consolidación de un sistema de transporte público imprescindible, ya que un vagón de tranvía desplaza en promedio 170 vehículos particulares, equivalente a 4 autobuses o 10 microbuses. La vida útil del tranvía es cuando menos 5 veces mayor a la de un autobús.

Adicionalmente, debemos considerar con toda seriedad la ruta del tranvía, con una longitud de operación de 10.4 kilómetros al enlazar el Centro Histórico con la Terminal Buenavista, con una carga máxima de 2 mil 397 pasajeros por las mañanas y 1 mil 839 por las tardes. Con un tiempo de recorrido de 39 minutos

e intervalos de servicios de 4 a 5 minutos en la mañana y tarde respectivamente, y que el tranvía es 3 veces más seguro que el autobús, 30 más que un auto y 100 veces más que una motocicleta.

Vendrá a reactivar la economía financiera, comercial, turística, social y cultural y al mismo Centro Histórico, a las delegaciones adyacentes, a la demarcación e inclusive al Distrito Federal, proceso muy importante, más que ahora la crisis global afecta gravemente a nuestro país y por lo tanto a su capital.

Finalmente, si el Gobierno Federal ha propuesto reiteradamente en la Cámara de Diputados aprobar el decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación, la aplicación de una política de reducción creciente a los montos de recursos federales que por derecho corresponden al Distrito Federal, no se pretenda ahora la cancelación de esta obra y hacer caso omiso de todos sus beneficios con una acción más de agresión a todas y todos los habitantes de la Ciudad de México. Lo es también al país.

No olvidemos que si su capital sigue siendo su centro económico y financiero, social y político y cultural, no olvidemos que la grandeza del país depende en mucho de la grandeza de la capital.

Por todo lo anterior, muchas gracias.

Siendo las 14 horas con 40 minutos del día 22 de enero de este 2010, se da por clausurada formalmente la sesión de trabajo de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica.

Muchas gracias.

