

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
VI LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



VI LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad

*Lic. Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad
Comparecencia*

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Salón Heberto Castillo

24 de octubre de 2012

LA C. PRESIDENTA DIPUTADA CLAUDIA GUADALUPE CORTÉS QUIROZ.-

Buenas tardes. Sean todos bienvenidos, diputadas, diputados integrantes.

Convocamos a esta sesión de trabajo en cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, relativo a las comparecencias ante los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal ante las Comisiones de la Asamblea Legislativa durante el Primer Periodo de Sesiones Ordinarias en el Primer Año de Ejercicio, del día 4 de octubre del año 2012.

Por favor, diputado Secretario, sea tan amable de proceder a pasar lista de los integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO DANIEL ORDÓÑEZ HERNÁNDEZ.- Por instrucciones de la Presidencia, se procede a pasar lista de asistencia.

Le informo, diputada Presidenta, que se encuentra presente el diputado Vicepresidente Adrián Michel Espino, el diputado integrante Antonio Padierna

Luna, el diputado Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, la diputada Presidenta Claudia Cortés Quiroz, y el de la voz. Hay quórum.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Secretario. Por lo que en este acto, siendo las 14:20 horas, se abre la sesión de trabajo de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, para la comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

En virtud de que esta reunión de nuestra Comisión Ordinaria ha sido convocada en tiempo y forma, que cuenta con el quórum suficiente, que el orden del día ha sido distribuido con su oportunidad y se ha repartido el 6º Informe de Resultados para una mejor movilidad en la ciudad de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, le solicito al diputado Secretario dé lectura al orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, vamos a dar lectura a la sesión de trabajo convocada para el día de ahora.

El orden del día consta de 4 puntos:

- 1.- Verificación y declaración de quórum legal.
- 2.- Discusión y aprobación en su caso del orden del día.
- 3.- Discusión y aprobación en su caso de la versión estenográfica de la Sesión de Instalación.
- 4.- Comparecencia del Titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez.

Se pregunta a las y los diputados si es de aprobarse el orden del día. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Los que estén por la negativa.

Se aprueba el orden del día por unanimidad, diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Muy amable, diputado Secretario. Aprovecho la ocasión para darle la cordial bienvenida a la diputada Laura Iraís Ballesteros Mancilla y también como invitada especial a la diputada Miriam Saldaña, que se integró a

la sesión de esta Comisión como invitada especial, así como al diputado Fernando Espino Arévalo.

De conformidad con el artículo 28 del Reglamento Interior de las Comisiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el cual establece en su artículo 28 que de cada reunión de trabajo se levantará acta correspondiente, la cual debe contener:

- 1.- El nombre del Presidente o de quien presida la reunión.
- 2.- La hora de inicio y clausura del mismo.
- 3.- Una relación nominal de los diputados integrantes presentes y ausentes con justificación o sin ella.
- 4.- La aprobación del acta de la sesión anterior y las observaciones y correcciones en caso de que las hubiere.
- 5.- Una relación sucinta, ordenada y clara de los asuntos desahogados, expresando nominalmente a los diputados integrantes que hayan intervenido, así como los acuerdos tomados.
- 6.- Deberá estar firmada por la Mesa Directiva.

Esta Presidencia propone, por economía parlamentaria, que la *versión estenográfica* cumpla las veces de acta de la sesión, toda vez que cubre no sólo con los datos sobresalientes sino que es un servicio con que se cuenta y en la cual podemos dar seguimiento con detalle de todo lo ocurrido y hablado en cada una de nuestras sesiones.

Por lo anterior, y con fundamento en el artículo 39 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, que a la letra dice: *La versión estenográfica será puesta a consideración de la Comisión en la siguiente sesión. En su caso tendrá valor probatorio pleno salvo lo anterior, sin perjuicio de que los acuerdos adoptados por la Comisión en la sesión respectiva obliguen desde el momento que fueron tomados.*

En virtud de que esta Presidencia ha entregado en sus fólder de esta sesión de trabajo copia de la versión estenográfica de la sesión de instalación, celebrada el viernes 12 de octubre del 2012, por lo que solicito al diputado Secretario someter a discusión y aprobación la siguiente *versión estenográfica*.

EL C. SECRETARIO.- Gracias. Por instrucciones de la Presidencia, se pregunta a los integrantes de esta Comisión si es de aprobarse la *versión estenográfica* de la sesión anterior. Los diputados y las diputadas que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Los que estén por la negativa.

Se aprueba por unanimidad, diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Muchas gracias, diputado Secretario. En virtud de que se ha aprobado el orden del día y la versión estenográfica, antes de continuar con el punto número 4 solicito se designe una Comisión de Cortesía de 2 diputados a efecto de que inviten a ingresar al funcionario compareciente a este salón Heberto Castillo para brindarle la bienvenida.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, se procede a asignar una Comisión de Cortesía integrada por la diputada Laura Irías Ballesteros Mancilla y el diputado Adrián Michel Espino. Les pedimos pasen a cumplir su encomienda.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

LA C. PRESIDENTA.- Diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad; señor Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez; estimados ciudadanos y ciudadanas, muy buenas tardes. Me es muy grato saludarlos a todas y a todos.

También a nombre de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, dar la más cordial bienvenida a este recinto legislativo al Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, señor Armando Quintero Martínez.

Una vez reunido el quórum legal de esta Comisión, declarada instalada formal y legalmente, es en esta sesión de trabajo, aprobado el orden del día de esta sesión ordinaria y resuelta la aclaración, discusión y propuesta, procedo a informar que el proceso legislativo que determinó esta comparecencia es el acuerdo de la Comisión de Gobierno relativo a las comparecencias de los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal ante las

Comisiones de la Asamblea Legislativa durante el Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio del día 4 del mes de octubre de 2012.

Solicito atentamente al diputado Secretario proceda a desahogar el punto 4 de nuestro orden del día, comparecencia del titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, me permito anunciar el formato de comparecencia aprobado por la Comisión de Gobierno de este órgano legislativo en su acuerdo de fecha 26 de septiembre de 2012.

- 1.- Recepción del servidor público por parte de una comisión de cortesía.
- 2.- Harán uso de la palabra hasta por 10 minutos un diputado de cada grupo parlamentario a fin de fijar la posición de su respectiva representación parlamentaria, en el siguiente orden: diputado del PANAL; grupo parlamentario del PVEM; grupo parlamentario del PT; grupo parlamentario del PMC; grupo parlamentario del PRI; grupo parlamentario del PAN; grupo parlamentario del PRD.

Se garantizará en todo momento a través del Presidente o Presidentes de las Comisiones que desarrollen la comparecencia la participación de los grupos parlamentarios, aun y cuando no cuenten con diputados integrantes de las Comisiones.

- 3.- El Presidente de la Comisión otorgará el uso de la palabra al servidor público para que rinda su informe en un tiempo de hasta 20 minutos.
- 4.- Ronda de preguntas de cada grupo parlamentario a través de uno de sus integrantes hasta por 5 minutos. Los cuestionamientos se formularán desde el lugar del legislador y serán contestados de forma inmediata por el servidor público, hasta por un lapso de 10 minutos.
- 5.- Los diputados podrán hacer uso de su derecho de réplica por un tiempo máximo de 3 minutos.
- 6.- Finalizada la última pregunta y respuesta, el Presidente de la Comisión dará el uso de la palabra al servidor público para que emita un mensaje final, hasta por 10 minutos.

7.- Concluida la intervención del servidor público, el Presidente de la Comisión dará por concluida la comparecencia y solicitará a la comisión de cortesía acompañe al mismo a su salida del salón cuando así lo desee.

Cumplida su instrucción, diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Secretario. Siguiendo con el formato de la comparecencia, solicito nuevamente al diputado Secretario realice la relación de los diputados que así lo deseen para fijar su posición de su respectiva representación parlamentaria.

EL C. SECRETARIO.- Se va a levantar la lista.

Nueva Alianza, no está presente.

Verde Ecologista, tampoco.

Partido del Trabajo, diputada Miriam Saldaña.

Partido Movimiento Ciudadano, diputado Cuauhtémoc Velasco.

Partido Revolucionario Institucional, diputado Fernando Espino.

Partido Acción Nacional, diputada Laura.

Partido de la Revolución Democrática.

Se ha levantado la lista de oradores, diputada.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias diputado Secretario. A continuación daremos el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, a la diputada del Partido del Trabajo, Miriam Saldaña, para que fije su posición del grupo parlamentario correspondiente. Adelante diputada.

LA C. DIPUTADA MIRIAM SALDAÑA CHAIREZ.- Muchas gracias diputada Presidenta.

Buenas tardes diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad; distinguidos invitados y apreciables representantes de los medios de comunicación:

Sea usted bienvenido a este Organismo Local ciudadano Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad.

Durante muchos años el Distrito Federal ha sido el principal destino de la migración interna del país, lo cual ha tenido como consecuencia el aumento en la población y una mayor demanda del servicio de transporte y vialidades.

El transporte público es uno de los servicios que determinan la calidad de vida de una comunidad por lo que debe representar bienestar en términos de seguridad, eficiencia y comodidad.

Desafortunadamente las y los capitalinos enfrentamos serios problemas e movilidad ya que la mayoría de los traslados que se realizan son en transportes pequeños como taxis, microbuses y autos particulares en condiciones desordenadas y de inseguridad.

En este sentido la movilidad es un tema fundamental, ya que esta se refiere tanto a la demanda de viajes que requiere una población creciente y con empleos, viviendas y acceso a la educación, cultura y comercio, cada vez más distanciados entre sí y por el otro lado a la oferta de infraestructura vial de avenidas y calles con sus intersecciones, así como a los diversos servicios que se utilizan para realizar los viajes desde el auto particular, el transporte público de mediana y gran capacidad como los autobuses y el Metro y una creciente dotación de transporte concesionado como los taxis y los microbuses.

Datos oficiales revelan que el 60 por ciento de los viajes que se realizan en el Distrito Federal son en microbuses cuyas unidades en su mayoría están en mal estado y el 95 por ciento ya cumplió su vida útil; los operadores carecen de la capacitación suficiente y su forma de manejar es altamente riesgosa.

En la Ciudad de México existen 103 mil taxis sin contar con los 20 mil de los llamados piratas, que en la mayoría de los casos ya han rebasado su vida útil y no cuentan con las condiciones necesarias de seguridad, higiene y confort para brindar un servicio adecuado, a pesar de que se han otorgado créditos a 2 mil 239 microbuses y a 2 mil 323 taxistas; los esfuerzos para modernizar y mejorar el servicio han sido insuficientes.

Los problemas en la movilidad que son generadores de molestias cotidianas y masivas son un síntoma de un malestar más profundo, el modo desordenado en que ha crecido nuestra ciudad y la metrópoli, con graves riesgos para la sustentabilidad de la vida de la Ciudad de México.

Por eso no debemos evaluar solamente la eficacia de las medidas para aumentar la velocidad en la movilidad, sino a sus efectos para corregir o aumentar los desequilibrios del crecimiento urbano.

El problema en el transporte tiene varias causas, entre las que se puede señalar la falta de inversión, la ausencia de un programa integral, el aumento anual de 200 mil vehículos particulares, así como el incremento de usuarios.

Sabemos que mejorar el transporte público es un reto tan grande como la ciudad, pero para ofrecer una mayor calidad a los usuarios se debe de realizar una reestructuración a fondo, sin embargo podemos observar que se han obtenido logros en esta administración.

Ahora contamos con 4 líneas de metrobús que en los primeros años de funcionamiento han reducido considerablemente el número de accidentes y los tiempos de traslado, y a pesar de la crisis económica, ya se terminó de construir la Línea 12 del Metro.

No obstante, considero que se deben definir estrategias como establecer un sistema integrado de transporte público en el Distrito Federal y en coordinación con el Estado de México que garantice mayor calidad y cobertura a través de la articulación de las diferentes modalidades de transporte, con infraestructuras adecuadas, servicios planeados, tarifa integrada y tecnología de punta para los vehículos;

Esquematizar de manera institucional un programa que respalde los procesos de planeación, gestión y control entre el metro, metrobús, autobuses de calidad e implementar estacionamiento de bicicletas en las afueras de las estaciones del Metro.

Formular un plan estratégico de reestructuración e integración que tenga como fin modernizar el transporte concesionado y que cuente con mayor capacidad de transportar a los usuarios.

Se deben construir espacios de acceso que den prioridad a las personas con discapacidad, a los adultos mayores y no a los automóviles, promoviendo el equilibrio en el espacio público y el medio ambiente de nuestras ciudades. Por ello es indispensable desarrollar políticas encaminadas a la gestión de la

movilidad con objetivos e indicadores concretos en temas de reducción del uso del automóvil privado.

Dando preferencia a la movilidad no motorizada en el diseño y uso del espacio público a través del establecimiento de lineamientos de planeación, gestión, inversión y monitoreo de los recursos destinados para ello.

En este sentido, el grupo parlamentario del Partido del Trabajo impulsará la creación de instrumentos de planeación urbana metropolitana para desalentar la expansión horizontal e introducir reformas institucionales que permitan garantizar la participación efectiva de la sociedad.

Uno de los temas que quiero enfatizar, es el acceso a las mujeres a un transporte seguro. Por ello en esta VI Legislatura impulsaremos el programa de recuperación de espacios públicos libres de violencia a las mujeres, con la implementación de lugares estratégicos como bases de taxis, parada de autobuses, minibuses y bicitaxis.

Asimismo, velaremos por el cumplimiento irrestricto del programa “Viajemos seguras” en coordinación con el Instituto de Mujeres del Distrito Federal, para que sea extensivo en todo el transporte público en el Distrito Federal.

De no realizar cambios en la visión de transporte que se tiene, esta ciudad no estará preparada para los desafíos de este nuevo siglo y muy poco se avanzará en la satisfacción de las necesidades de la población de contar con modos de movilización seguros y eficientes.

Es cuanto, diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputada Miriam Cháirez, del Partido del Trabajo.

A continuación le damos la cordial bienvenida a la diputada Yuriri Ayala Zúñiga, integrante de esta Comisión de Transporte y Vialidad, así como al diputado Alberto Martínez Urincho, invitado especial.

A continuación damos el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Cuauhtémoc Velasco, a efecto de que fije la posición del grupo parlamentario. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO JESUS CUAUHTEMOC VELASCO OLIVA.- Licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; distinguidos invitados; compañeras y compañeros diputados:

Los problemas de transporte y movilidad social y mantenimiento de la viabilidad, crecieron exponencialmente a final de los 90, no sólo por la excesiva concentración poblacional y de las principales actividades económicas en una ciudad, el crecimiento de asentamientos irregulares dentro de la zona metropolitana del Valle de México, que sin duda es uno de sus componentes fundamentales como fuente de tensión entre la gran ciudad y el resto del sistema urbano regional, que como ahora sabemos, está impactado por la conurbación de los 57 municipios del Estado de México, a lo que se agregan las necesidades de movilidad y desplazamiento de población provenientes de los Estados de Hidalgo, Morelos, Tlaxcala y Puebla.

Otro componente que se adiciona al fenómeno metropolitano en cuanto a transporte y vialidad, radica en los requerimientos de grandes volúmenes de abasto y consumo, así como de materiales de construcción, además de todos los insumos que cotidianamente consume nuestra ciudad capital, y por si fuera poco, la recolección de basura y todo tipo de desechos que no pueden disociarse a un errático comportamiento para su canalización.

Señor Secretario, como usted sabe, tenemos aproximadamente 5 millones de vehículos particulares que están compactando sobre los grandes y graves congestionamientos en prácticamente toda la ciudad y que agudizan desde el Centro Histórico hasta las zonas periféricas.

Ya no hay lo que en algún momento se dio en clasificar como “horas pico”. En la actualidad todas son horas pico, de sur a norte y del poniente al oriente.

Queda claro que la acumulación de los problemas de transporte era difícil de corregir en uno o dos quinquenios, máxime cuando se cometió el craso error de liquidar los medios de transporte colectivo que estaban bajo la responsabilidad del Gobierno de la Ciudad, como fue el caso de Ruta 100, lo que a su vez produjo no sólo el escalamiento del conflictivo desplazamiento de cientos de miles de usuarios y una sobresaturación del Sistema de Transporte Colectivo

Metro, sino que propició el fenómeno Combi y su distorsión delincencial más peligrosa, los taxis pirata, cuyas unidades inhabilitadas, obsoletas y casi sin ningún tipo de control, devinieron en altas cifras de accidentes con lesionados graves y muertes de los usuarios, obligados más por necesidad que por capacidad de opción.

El problema y sus principales derivadas negativas con altos grados de irritación y descontento social, exigió para el periodo 2006-2012 de políticas radicales para atender sus aristas más agudas.

Las denuncias y exigencias de la población usuaria del transporte en sus diferentes modalidades no han variado significativamente pese a los ejercicios de planeación, articulación entre el Sistema Metro, transporte eléctrico, trolebuses, el acierto de corredores especiales para el Sistema Metrobús, los autobuses de la Red de Transporte Público RTP, el tren suburbano y la recientemente puesta en operación Línea 12 del Metro.

Lamentablemente microbuses y taxis han vuelto a las prácticas tarifarias convencionales, sustancialmente distintas a las que marca el taxímetro para los horarios matutino, vespertino y nocturno, sobre todo en este último después de las 19 horas, insisto, pese a los controles y mecanismos de supervisión que tiene la Secretaría a su cargo, quejas y denuncias que se pierden también en la oscuridad de la noche, si es que efectivamente está funcionando al cien por ciento la Red de Denuncias Telefónicas en las áreas de su Secretaría.

No se trata de hacer generalizaciones, somos los primeros en señalar lo mucho, la gran contribución que hacen los transportistas en la Ciudad de México y las limitaciones que su trabajo tiene, la necesidad que tienen de recibir comprensión y apoyo de parte del Gobierno de la Ciudad y particularmente de la Secretaría a su digno cargo, pero de ninguna manera en consecuencia pretendemos estigmatizar al gremio de los operadores y choferes de los medios de transporte como servicio concesionado, porque en su inmensa mayoría podemos decir que actúan responsablemente. Sin embargo el problema persiste y no sólo como cuestión de color de la nota roja o el amarillismo de la minoría de los medios impresos.

Se reconoce en su informe que del diagnóstico que se realizó al inicio de la actual administración, que el 80 por ciento de las concesiones tenían más de una o varias anomalías, que entre 20 y 30 mil vehículos prestaban el servicio en forma ilegal, que además esas unidades obsoletas producían altos índices de contaminantes emitidos en la atmósfera por pasajero transportado, que el transporte de carga circulaba indiscriminadamente por las distintas arterias y zonas de la ciudad, sin respetarse las normatividades existentes y los horarios autorizados de operación.

Sin duda los esfuerzos realizados para revertir el problema, instrumentados con acciones de prevención y control, cuya efectividad empezó a modificar conductas de prestadores de servicio y de usuarios, que todos o casi todos pudimos percibir y vemos y aplaudimos, pero que también es importante que estemos alertas ante el surgimiento de signos que pudieran ser preocupantes.

El relajamiento de la disciplina y los mecanismos de control en cualquier campo de las actividades del transporte y sobre todo de las actividades conexas, pues llevarían a franjas de impunidad y tolerancia en donde brota la corrupción en sus diferentes escalas.

Son encomiables los sistemas y subsistemas desarrollados y articulados que están priorizando el transporte colectivo por encima del transporte particular, del mismo modo que los logros y alcance de nuevas vialidades concluidas no sólo para mitigar sino para descongestionar y hacer más fluidos los recorridos entre la ciudad y su zona metropolitana y qué bien que haya sido así, una política pública de poco más de 5 años.

No obstante, estamos padeciendo la siniestra y tolerada desarticulación de estos logros por la multiplicación de baches y topes a los que no escapan ni las zonas comerciales, el Corredor Reforma-Centro Histórico, las laterales del Periférico, sobre todo en las intermediaciones entre el Estadio Azteca y nuestra Alma Máter, toda la zona universitaria, y ya no digamos las vías secundarias y las calles de colonias populares, aceras invadidas, coladeras provisionalmente cubiertas con planchas metálicas, rupturas y excavaciones lo mismo de telefonía que de red eléctrica, fibra óptica y aparentemente obras menores de remodelación o adecuaciones de última hora, a las que se agregan las decenas de miles de puestos en las aceras, dificultando al máximo la vialidad peatonal.

Así en conjunto nos presentan un panorama contradictorio y discordante entre las grandes obras para el mejoramiento integral del tránsito y la vialidad, que se opone a lo originalmente planeado y sólidamente sustentado en beneficio de la ciudadanía.

El posicionamiento del grupo parlamentario Movimiento Ciudadano, por su responsabilidad y compromiso asumidos dentro de su agenda de trabajo, tanto en la gestoría social como en el quehacer legislativo, invariablemente reconocerá los aciertos y la responsabilidad institucional de este gobierno para con la ciudad, del mismo modo que hacemos nuestra crítica y balance desde los planos constructivo y propositivo.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, del grupo parlamentario de Movimiento Ciudadano.

A continuación le damos el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Fernando Espino Arévalo para que fije su posicionamiento del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO.- Gracias, diputada Presidenta.

Ciudadano Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; señoras y señores diputados; señoras y señores invitados.

En ocasión de la glosa del Sexto Informe de Gobierno del Distrito Federal y con la presencia en este Recinto Legislativo de usted, señor Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del gobierno capitalino, a quien le damos la más cordial bienvenida a esta que es su casa, y que me tocó también el honor de estar conviviendo durante tres años como compañero diputado en la Asamblea Legislativa, el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional desea expresar por mi conducto los puntos de vista, reflexiones y cuestionamientos que sobre esa materia hemos recibido de la ciudadanía y que nos vinculan con uno de los temas de mayor interés de quienes vivimos en esta ciudad.

La Ciudad de México y su zona conurbada integran una de las concentraciones humanas más grandes del orbe al congregar más de 20 millones de personas, sin embargo no cuenta con las vías de comunicación y los medios de transportación que se requieren para atender la demanda de este gran conglomerado.

En el PRI hemos sido cuidadosos de atender la opinión de la ciudadanía en torno a los temas de mayor interés general, y uno de ellos indudablemente es el del transporte y la movilidad en la Ciudad de México, que lleva aparejados los problemas de la contaminación ambiental y la pérdida de más de 50 millones de horas-hombre en los traslados hacia el trabajo, la escuela o el hogar, independientemente de los derivados del mal servicio que el sistema de transporte público concesionario ofrece a los usuarios.

La falta de planeación e ingeniería de transporte más básica, lanzando obras sin el proyecto ejecutivo, lo único que propicia son grandes cuellos de botella, basta los ejemplos más representativos los segundos pisos y el puente que conecta avenida Revolución con río Churubusco, en donde los vehículos que desafortunadamente lo usan en las horas, que ya son todas horas pico, quedan atrapados hasta por media hora y sin escapatoria alguna, colapsando así la vialidad de esta importante zona.

El informe que presenta es enfático en las grandes bondades de las nuevas líneas del metrobús, las cuales supuestamente operan con unidades de baja emisión de contaminantes. Pero lo que no se dice es que dichas unidades requieren para su correcto funcionamiento diesel con ultra bajo en contenido de azufre, lo cual por cierto no se produce en México y de los índices de ineficiencia y siniestridad ya ni hablar, pues los daños materiales, lesiones, incluso muertes son un grave problema que no les merece atención; además estos llamados microbuses son de tecnología obsoleta, de hace 35 años ya y altamente contaminantes.

De ahí que lo único que se logró con tal medida es incrementar los problemas de tránsito y las fuentes de emisión de gases de efecto invernadero, lo que contribuye de manera significativa a deteriorar las condiciones de salud de los capitalinos, pues de acuerdo con los reportes de la Secretaría de Salud federal, de las 60 mil defunciones que ocurren al año en el Distrito Federal al menos 4

mil tienen una estrecha correlación con los niveles de contaminación en el Distrito Federal. Tan fácil que sería hacer una propuesta de largo plazo con medios no contaminantes de tracción eléctrica en lugar de los que usan derivados del petróleo.

En realidad no nos explicamos la decisión de funcionarios públicos del actual gobierno y de otros gobiernos atrás a favor de los vehículos que utilizan combustibles fósiles.

En las principales ciudades del mundo la circulación del transporte de carga se encuentra restringida a determinadas vialidades y horarios, pero a tal efecto se han previsto vialidades circundantes que ofrecen la posibilidad de acceder a puntos estratégicos de la Ciudad con garantía de tránsito seguro y ágil. Las soluciones a tal problema se adoptaron en esos lugares con medidas vinculadas directamente con la necesidad de que los productos que se transportan lleguen a su destino con oportunidad y sin riesgo para los operadores de los vehículos, de donde se desprende que no basta con modificar una reglamentación determinación para resolver este problema.

La mayoría de los accesos al metro en los paraderos y zonas de intercambio de medios, son hoy en día grandes focos de infección e inseguridad, al proliferar el establecimiento del comercio informal promovidos por personas afines al partido gobernante, quienes les cobran por esos espacios en la vía pública, además se cuelgan o se conectan de las instalaciones eléctricas del metro sin que les cobren un solo centavo por tal servicio, incrementando de forma significativa los asaltos y la venta de comidas sin higiene, que afectan la salud y la economía de los millones de personas que cruzan por esos espacios.

El desorden y el caos es la constante que promueve el transporte público concesionado, taxis, microbuses y combis que colapsan las vialidades por su falta de respeto a la Ley de Transporte y su Reglamento, claro esto con la benevolencia y complacencia de las autoridades involucradas, lo que ha provocado serios accidentes de fatales consecuencias, lo que sumado a laxitud para permitir la circulación de los taxis piratas nos brindan las condiciones para encontrar una verdadera anarquía en la selva de asfalto en que se ha convertido esta gran ciudad capital.

La falta de programas de mantenimiento a las vialidades provoca la proliferación de baches, aunado esto a los miles y miles de topes que se encuentran en todas y cada una de las calles que duran meses sin repararse, los cuales inducen lentitud en la circulación y daños a los vehículos, lo que origina pérdida de tiempo y gastos importantes para sus propietarios, además de la contaminación correspondiente.

Una propuesta sin sentido, autoritaria y por supuesto inconstitucional, esto último no dicho por un servidor, sino por algunos Magistrados del Poder Judicial de la Federación, lo es la determinación del Gobierno de la Ciudad de imponer el Programa de Transporte Escolar Obligatorio a partir del 2008 con el pretexto de abatir los índices de contaminación, el cual presenta una ausencia de planeación que raya en lo absurdo.

Una medida autoritaria como esa, basada en una supuesta encuesta verde que careció de todo rigor metodológico a favor de tal medida, sólo puede considerarse como una justificación forzada para violentar los derechos de los padres de familia y estudiantes para decidir cómo se trasladan a los centros educativos, así como pretender que las escuelas condicionen la inscripción de los alumnos para obligarlos a pagar el transporte escolar, situación por supuesto ilegal.

Por lo expuesto, en el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional consideramos que resulta inaplazable atacar aquellos problemas de mayor envergadura como el dotar a esta zona de un transporte masivo de personas con tecnología de punta, no contaminante, que incida favorablemente en el cambio climático y que además pueda contar con una fuente alternativa de financiamiento en la venta de de bonos de carbono, lo que otorgaría mayor soporte, viabilidad y sustento a dichas acciones.

Es cuanto, compañera diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

A continuación damos el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al diputado Adrián Michel Espino, para que fije, perdón, a la diputada Laura Irais

Ballesteros Mancilla, a efecto de que fije su posición del grupo parlamentario Acción Nacional. Adelante diputada.

LA C. DIPUTADA LAURA IRAIS BALLESTEROS MANCILLA.- Muchas gracias diputada Presidenta.

Señor Secretario, bienvenido, muchas gracias por acompañarnos en este proceso republicano y democrata de rendición de cuentas.

Compañeros diputados y amigos que nos acompañan, muchas gracias por estar aquí.

A lo largo de la historia los seres humanos se han preguntado constantemente cómo equilibrar las diferencias particulares entre nosotros y el anhelo de la igualdad y la libertad, o dicho de otra manera se han preguntado si efectivamente las personas hemos nacido libres e iguales y cuáles son los límites de esta interpretación.

Bajo esta disertación reconocemos que desde tiempos muy remotos surgieron los primeros conceptos jurídicos y filosóficos basados en la idea de dignidad humana como un fundamento de equidad. Por ello algunos autores coinciden en afirmar que la historia por la equidad es en realidad la de una lucha por la dignidad.

El Partido Acción Nacional ha defendido el valor de la dignidad humana y los derechos humanos por más de 70 años, siendo el primer partido político humanista en nuestro país y haciéndolo aún cuando estos eran socavados por un régimen autoritario.

En esos momentos Acción Nacional estuvo ahí para proclamarlos, comenzando por el desarrollo de principio de dignidad, siguiendo con los derechos políticos e incluso con los derechos económicos, sociales y culturales.

El grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, está plenamente comprometido con mejorar la calidad de vida de los ciudadanos del Distrito Federal, y como ya lo he explicado, nuestra batalla más antigua es por el respeto a la dignidad de las personas, tomando al ser humano, al ciudadano, como centro de toda acción política.

Sabemos y tenemos plena conciencia de que parte de la mejora de la calidad de vida está relacionado directamente con el respeto a los derechos que se tienen con las políticas de transporte y vialidad, en un amplio margen los derechos sobre movilidad urbana sustentable.

La ciudad ha crecido exponencialmente, la densidad demográfica es alta, el territorio es pequeño y la cantidad de vehículos circulando es demasiada, más de 4 millones es el parque vehicular en esta ciudad y los que circulan por nuestras calles.

Hoy representa la pérdida de 3.3 millones de hora hombre y a pesar de los esfuerzos realizados en los últimos años, los capitalinos no perciben mejoras en materia de transporte y movilidad.

En una encuesta aplicada por un grupo de organizaciones de la sociedad civil expertas en transporte y movilidad, bajo el nombre del documento “El poder del consumidor”, en el 2011 reportan que el 49 por ciento de la población destina más de 2 horas al día en transportarse, y eso consideran que cada día va peor.

El 59 por ciento afirma que en los últimos años los tiempos de traslado aumentaron, sólo el 6 por ciento consideró favorables la construcción de la supervía y de los segundos pisos, mientras que el 89 por ciento consideró que esas obras no tenían ninguna relación con sus necesidades de transporte.

En términos generales, se calificó al transporte público de incómodo por un 67 por ciento, de inseguro por un 61 por ciento y de lento por un 40 por ciento.

El 38.52 por ciento de los entrevistados, consideran que el microbús es el peor medio de transporte de la ciudad y el que más bajas calificaciones recibió.

Es necesario tomar cartas en el asunto y no es materia sólo del gobierno, compete también a este cuerpo legislativo, a los usuarios de transporte, a los operadores, a los peatones, a los empresarios, a la sociedad civil organizada, porque esta es una ciudad de todos y debe ser tarea de todos avanzar hacia la ciudad moderna y con futuro que queremos.

Hoy con las condiciones en las que aún está la ciudad y su marco regulatorio, no es posible hacerlo. Conforme al programa de las Naciones Unidas para los

asentamientos humanos, ONUHÁBITAT, América Latina y el Caribe está considerada la región más urbanizada del mundo.

Dentro este contexto, señor Secretario, la zona metropolitana del Valle de México es el hogar de más de 19 millones de habitantes, considerada por ende una de las aglomeraciones urbanas más grandes del mundo.

Asimismo, el Distrito Federal tiene en promedio unos 49 millones de viajes diarios, dónde únicamente 30 por ciento de estos se realizan en transporte no motorizado.

Producto de esta configuración, la movilidad urbana se convierte en un elemento esencial para el desarrollo social y económico de los habitantes de la Ciudad de México, toda vez que permite a las personas acceder a servicios, así como desarrollar sus actividades social, educativas y laborales y en dicho sentido aprovechar de la mejor manera su entorno.

El reto de esta administración fue resolver esta temática y el reto de la administración que viene seguirá siendo el mismo, la movilidad. Toda gran urbe con una población y actividad económica tan dinámica como la Ciudad de México, se enfrenta al reto de congestiónamiento vial y lo vivimos todos.

En este sentido, la existencia de congestiónamiento en sí no es crítico, sino lo es cuando este se vuelve exacerbado sin tener una política pública que haga manejable dicha situación, y sobre todo que los ciudadanos perciban las mejorías.

En la Ciudad de México no cabe duda alguna que esta es la situación que estamos viviendo. Hoy en día los tiempos de traslados son excesivos, estudios en la materia indican que el tiempo promedio de viaje por persona es de dos horas, pero hay personas que llegan a hacer hasta 5 horas para viajes metropolitanos.

Aunado a lo anterior, los tiempos de traslado en la zona metropolitana son completamente impredecibles, algo incuestionable en nuestra ciudad donde existen rutas que en ocasiones recorren en 30 minutos y otros días en 2 ó más horas. Dicha imprevisibilidad conforme indica un estudio en la materia de la OCDE, impone quizá el mayor grado de inconformidad con los transeúntes de las urbes del mundo.

En otras palabras, si bien el tiempo de traslado importa, el grado de desconocimiento del mismo es quizás más doloso para la calidad de vida de los que habitamos en la Ciudad de México.

El transporte público, lo que debería constituir una opción para evitar el congestionamiento vial al motivar cada vez una menor utilización de los vehículos particulares, tiene un alcance limitado y una calidad insuficiente. Esto sin mencionar casos de hostigamiento y acoso que sufren las mujeres, producto de la inseguridad y saturación del sistema, ya que datos publicados por la ONUHABITAT 39.4 por ciento de las usuarias del Metro declararon haber sido sometidas a tocamientos.

A esta configuración hay que sumar la continua presencia del transporte informal o concesionado, que lleva a la sobreoferta y por ende contribuye a la congestión, a la vez que se ofrecen condiciones mínimas de seguridad y comodidad para los pasajeros.

Todo lo anterior afecta el atractivo de la Ciudad de México como un polo de crecimiento económico, afectando directamente su competitividad.

Según datos del Instituto Mexicano para la Competitividad, las fallas en la movilidad urbana ocasionan una pérdida de 3.3 millones, como ya habíamos dicho, de horas hombre, y el escenario actual también conlleva el riesgo de disminuir el atractivo de la Capital del país para las empresas transnacionales que quisieran hacer inversiones aquí.

Indicadores en los cuales el Distrito Federal está mal posicionado y que indican que la percepción de la calidad de vida y laboral en esta sede, como se puede apreciar en investigaciones especializadas, no es mejor de lo que nos han planteado.

Señor Secretario, compañeros diputados, amigos que nos acompañan, por las razones expuestas la movilidad urbana es agenda prioritaria a atender por el PAN en la Ciudad de México. Es por ello que además del compromiso con la gestión de las causas ciudadanas y el de darle voz a la sociedad civil organizada como una de las bases de nuestra acción política, el GPPAN no olvida la labor primordial que viene a desarrollar en este recinto, y ese es el de legislar.

La Ciudad de México necesita de una Ley de Movilidad Urbana y Sustentable, y el PAN está comprometido a sacarla adelante. Una ley que reglamente los diversos aspectos de nuestra vida diaria en la ciudad, pero sobre todo que garantice los pasos que daremos en materia de intermodalidad, la participación ciudadana en estos esquemas, la participación del peatón en el sistema de movilidad de la ciudad, la estrategias a seguir en los siguientes años que marque la organización del gobierno en esta materia, porque la forma en la que están planteadas las concepciones y facultades no son suficientes para poder hacerle tamaño al reto que tenemos enfrente, y no lo son suficientes desde hace más de 15 años, no es cuestión de estos últimos 6.

Ciudades como Nueva York comenzaron a tomar este tipo de medidas desde entonces y la visión e implementación de ciudad es hoy un referente mundial. Eso queremos para la nuestra, que se convierta en un referente mundial y no aquella que va caminando varios pasos atrás.

También resulta importante regular los distintos medios de transporte, los que son motorizados y los que no, establecer los parámetros en cuanto a derechos y obligaciones de cada uno de los usuarios de medios de transporte, así como de los prestadores de servicios de transporte público, normar de manera clara la seguridad de las vialidades y proponer acciones de gobierno para tener ciudadanos, funcionarios y operadores con una mejor educación vial, porque el cambio comienza en nosotros mismos, por convicción no por decreto.

Urge una Ley de Movilidad en la que la persona, es decir el peatón, sea el centro de la acción política pública, ponderando sus derechos a un libre tránsito y se pondera a los medios de transporte ecológicos y sustentables.

El ciudadano de la Capital tiene el derecho no sólo a moverse a lo largo y ancho de ella, sino a elegir qué tipo de transporte va a elegir para poderlo hacer. No se trata de echar a pelear a un medio de transporte contra otro, se trata de libertad y con ella la elección por decisión y no por imposición del medio de transporte que queremos utilizar. Esto debe ser el sello de una ciudad progresista, de una ciudad de futuro, y hacia allá debemos de ir.

Señor Secretario, si queremos hablar de movilidad es necesario hablar de transporte. Si bien es cierto que durante su mandato al frente de esta

Secretaría se han dado avances en materia de transporte como la introducción 90 mil taxis nuevos en 60 meses, el impulso de corredores de transporte público concesionado con el que se han introducido más de 1,000 autobuses y el sacado de circulación de 1,930 colectivos obsoletos o el supuesto ahorro de 340 millones de horas hombre anuales debido a estas políticas, es necesario reconocer estos avances, porque también hay que ser justos con las cosas que se hacen bien, pero no ha sido suficiente y hay algunos pendientes que deja esta administración.

Hoy en día las fallas en movilidad urbana ocasionan una pérdida de tiempo promedio de viaje por persona, de estas dos horas hasta casi cinco, como ya habíamos platicado. El gasto promedio por persona para transportarse asciende a 28 pesos al día, 50 por ciento del salario mínimo, según estimaciones de CTS Embarq México basadas en la encuesta origen destino 2007.

A pesar de la construcción de obras de infraestructura como la Supervía, la velocidad promedio de la ciudad disminuyó, entre 1990 y 2007 de 38.5 kilómetros por hora a 17, datos del Gobierno del Distrito Federal.

También vale la pena mencionar que el tema de seguridad de transporte sigue siendo preocupante. Anualmente 1,065 personas mueren en accidentes viales en el Distrito Federal y 1,759 pierden la vida en el Estado de México y 51.7 de las víctimas involucradas en accidentes viales son peatones.

LA C. PRESIDENTA.- Diputada, se ha agotado su tiempo.

LA C. DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA.- Concluyo. Gracias.

Necesitamos cambiar los paradigmas, por tal motivo el PAN va a proponer la creación de un espacio institucional donde se articule una política de movilidad que modernice e integre la red de transporte público.

El PAN va por la creación de una secretaría de movilidad urbana en el Distrito Federal, nuestra ciudad la necesita, nuestra calidad de vida la reclama. Pensemos de forma transversal la movilidad y el transporte en nuestra ciudad.

Muchísimas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputada Laura Iraís Ballesteros Mancilla, del grupo parlamentario de Acción Nacional.

A continuación damos el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Adrián Michel Espino, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO ADRIÁN MICHEL ESPINO.- Muchas gracias. Con su venia, Presidenta. Señor Secretario, bienvenido a esta Asamblea Legislativa.

Damos la bienvenida también a los funcionarios de la Secretaría de Transportes y Vialidad que están aquí presentes: al ingeniero Francisco Bojórquez, Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro; al ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, Director General de Metrobús; al licenciado Rufino H. León Tovar, Director General del Servicio de Transportes Eléctricos, compañeros de gabinete de transporte durante algunos años en el Gobierno de la Ciudad, donde tuve la oportunidad de convivir y de percatarme día con día los avances en este importante rubro, porque fue una de las políticas más impulsadas por el actual gobierno, la política de transporte, fue el gabinete más constante después del Gabinete de Seguridad, que se reúne todos los días, el Gabinete de Transporte religiosamente se reúne cada viernes a las 12:00, llueve, truene o relampaguee ahí están los integrantes del Gabinete de Transporte para dar cuenta personalmente al Jefe de Gobierno sobre las acciones que se hacen en la materia, y en ese sentido podemos constatar la gran diferencia que se tiene de hace seis años a la fecha.

La sustentabilidad de nuestra ciudad y la calidad de vida de sus habitantes se vinculan estrechamente a la movilidad, pues aún con las posibilidades de comunicación virtual que ofrecen Internet y las nuevas tecnologías de comunicación, continúa siendo imprescindible trasladarse de un lugar a otro para acceder a los servicios educativos, de salud, para realizar actividades laborales, de consumo y esparcimiento.

La movilidad es una necesidad básica que empieza a asumirse cada vez más como un derecho colectivo que debe estar garantizado a toda la población.

Estudios recientes refieren la movilidad en los ciudadanos como la cuarta condición para la integración social, después de la vivienda, la salud y la educación, y de ahí su relevancia como elemento de cohesión social.

En los años recientes el Gobierno de la Ciudad de México ha desarrollado una de las políticas de modernización del transporte más amplia, ambientalmente responsable, integral e incluyente de todo el país y cuyo impacto beneficia también la movilidad de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En 2007 una de las acciones iniciales más importantes fue elaborar como imprescindible insumo de diagnóstico la Encuesta Origen-Destino, que permitió conocer información específica sobre los casi 22 millones de viajes que se realizan diariamente en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana, que agrega a las 16 delegaciones del Distrito Federal con 40 municipios del Estado de México, y por ello con recursos del Fondo Metropolitano se financió un instrumento que permitiría sustentar el proceso de planeación de transporte y vialidades desde una perspectiva articulada e integradora.

De los casi 22 millones de viajes que diariamente se realizan en el Valle de México 8.8 corresponden a los municipios conurbados del Estado de México, 75% de los cuales tienen origen y destino en dicha entidad, mientras que el 25% de ellos, aproximadamente 2.2 millones de viajes, tiene destino al Distrito Federal.

En nuestra ciudad se realizan 12.8 millones de viajes, de los cuales el 17% de ellos, aproximadamente 2.1, tienen como destino municipios conurbados del Estado de México.

Así, podemos estimar que únicamente en la Ciudad de México, esto es en el Distrito Federal, cotidianamente se realizan alrededor de 13 millones de viajes, de los cuales como ya se mencionó, 30% corresponde a vehículos particulares, contando con un padrón vehicular de 4.2 millones de automóviles, mientras que el 70% restante se realiza en transporte público.

La paradoja era que de los 9.1 millones de viajes diarios realizados en transporte público, aproximadamente 5.9 millones de ellos se realizaban en 33 mil unidades de baja capacidad y de uso intensivo, unidades inadecuadas para

el transporte público y con elevados grados de obsolescencia, provocando inseguridad para usuarios y ciudadanía.

Así se identificó, gracias a este diagnóstico, un universo de trabajo para impulsar un cambio tangible y reconocido por la ciudadanía, pues a la fecha se han sustituido aproximadamente 10 mil microbuses obsoletos e inseguros por autobuses nuevos, lo que representó el cambio y la modernización de cerca de 30% del transporte público que se realiza en unidades colectivas y el reordenamiento vial, pues la constitución de líneas del metrobús y corredores concesionados implicó la salida y/o chatarrización de miles de microbuses y unidades obsoletas sustituidas en menor cantidad, pero en mayor calidad por unidades nuevas, mejorando significativamente el servicio y seguridad de los usuarios de transporte público y reduciendo la emisión de contaminación al ambiente.

También en la Ciudad de México diariamente se realizan 1.8 millones de viajes en taxis, modalidad de transporte que representaba el más contaminante por pasajero transportado, por ello la importancia de impulsar su renovación y sustitución de vehículos obsoletos y de 2 puertas como era antes, por vehículos nuevos de 4 puertas, a lo largo de la presente gestión se han sustituido 90 mil taxis con antigüedad mayor a 10 años por los vehículos nuevos que he mencionado, superando al 100% el cumplimiento de la meta de renovar 75 mil unidades que se fijó para el año 2012.

Paralelamente a la renovación de taxis se actualizó la regulación jurídica en la titularidad de las concesiones pues al inicio de la actual administración se contaban 108 mil concesiones de taxis, de las cuales 59 mil estaban vencidas o casi 65 mil tenían conflicto en la titularidad por traspaso o venta de las mismas, también existían alrededor de 25 mil taxis irregulares, situación que impactaba negativamente en la inseguridad de los usuarios; asimismo existían 11 cromáticas diferentes. Por ello para atender integralmente la mejora del servicio se implementó el programa para la atención y mejoramiento del servicio de transporte individual de pasajeros que ha permitido restituir el control de las autoridades y ha mejorado el servicio y la seguridad de los usuarios.

Al inicio de la actual administración en el Distrito Federal, sumando las 33 mil unidades de colectivos y los poco más de 100 mil taxis que se tenían

registrados, se calculó que juntos constituían el 7% del padrón vehicular total y sin embargo generaban el 27% de los gases efecto invernadero, debido a que el 75% del parque vehicular de transporte público ya había cumplido su vida útil y continuaba en el servicio. Por ello referimos y reconocemos el esfuerzo e impacto de la sustitución y renovación vehicular en estas dos modalidades de servicio.

También reconocemos de la presente administración el impulso que se brindó para materializar acciones con clara perspectiva a futuro para fortalecer con calidad y seguridad el transporte público como eje articulador de movilidad, equidad y sustentabilidad para los habitantes de la Ciudad de México.

Acciones como la expansión de una línea a todo un sistema de transporte en el caso del metrobús que pasó en longitud de carriles confinados de 40 a 134 kilómetros y de 36 a 105 estaciones, con la ampliación de la Línea 1 y la construcción de las líneas 2, 3 y 4, que han sido reconocidas internacionalmente por evitar la emisión de 100 mil toneladas de carbono anualmente.

Acciones generadoras de sinergias público privadas para mejorar el transporte público a través de los corredores concesionados que circulan a lo largo de 230 kilómetros de la ciudad, en 792 unidades nuevas y de última generación que sustituyeron a mil 938 microbuses y autobuses obsoletos que evitan la emisión de hasta 86 mil toneladas de gases efecto invernadero anualmente.

Acciones con visión y convicción para impulsar el transporte sustentable e integrador de la ciudad como la ampliación del Sistema Colectivo Metro con la construcción de su Línea 12, que vamos a acudir a la inauguración el próximo martes 30 de octubre y de cuyo sistema no se había construido ni un solo metro desde el año 1999, nos da la oportunidad para tener en su sistema 24.5 kilómetros nuevos y 20 estaciones nuevas de servicio que van a facilitar y economizar la movilidad de 400 mil usuarios al día y se estima reducir el uso del parque vehicular para evitar anualmente la emisión de 2 mil 300 toneladas de carbono al año.

Acciones como los corredores cero emisiones a través de trolebuses eléctricos y el servicio exprés de RTP, son acciones que confirman el liderazgo del Jefe

de Gobierno, licenciado Marcelo Ebrard y por supuesto de usted como titular de la Secretaría de Transportes, señor Secretario, así como de los titulares de los directores de los organismos del metrobús, del metro, de transportes eléctricos y complementariamente, porque juntos de manera coordinada y complementariamente han trabajado en el gabinete que hice referencia hace un momento para llevar a cabo una reconocida transformación del transporte público en la Ciudad de México, acción que junto con las obras viales y los programas sociales alcanzan el mayor reconocimiento no sólo de los habitantes de esta Ciudad sino internacionalmente.

En este importante tema de la agenda pública que constituye la movilidad también reconozco a mis compañeros de la V Legislatura, integrantes de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, quienes el pasado 21 de agosto aprobaron la solicitud del Jefe de Gobierno para autorizar la afectación de remanentes de participaciones federales para garantizar la implementación del mecanismo financiero para el programa de modernización del transporte y movilidad del sistema de transporte público concesionado, con lo que se garantiza continuar con la sustitución y renovación de unidades y la implementación de 18 corredores proyectados a 9 años y con una inversión aproximadamente de 6 mil millones de pesos.

En ese sentido los diputados de esta Comisión daremos seguimiento a dicho dictamen publicado el 18 de septiembre del presente año en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Es inquietud también de los integrantes de nuestro grupo parlamentario, señor Secretario, la mejoría del servicio de RTP en algunas zonas de la periferia de la Ciudad, ya que en algunos casos los usuarios deben esperar una gran cantidad de tiempo.

Finalmente me quiero referir al tema de equidad. Equidad significa utilizar los recursos públicos para el transporte público y los recursos privados para el transporte privado. Por eso las obras que se han concesionado durante esta administración que serán utilizadas para el transporte privado, también han contemplado la posibilidad de su utilización con el transporte público.

En ese sentido, señor Secretario, es de interés público y particular de los diputados del grupo parlamentario del PRD conoce sobre los proyectos de transporte público y el avance que se tiene de ellos, los mismos que correrán a través de las obras viales concesionadas, pues sabemos que por las mismas vías habrá servicio de transporte público que brindarán el acceso a todos los usuarios, beneficiándose entonces de la infraestructura que no le costó un peso al Gobierno de la Ciudad ahorrando tiempos y dinero en traslados. Sobre ese particular agradeceré, señor Secretario, pueda abundar en su información.

LA C. PRESIDENTA.- Diputado Michel Espino, su tiempo se ha acotado.

EL C. DIPUTADO ADRIAN MICHEL ESPINO.- Precisamente estoy concluyendo, muchas gracias por su atención, señor Secretario, esperamos sus respuestas.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias diputado Adrián Michel Espino, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En este acto damos la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez, por un tiempo máximo de 20 minutos, a efecto de que rinda su informe. Adelante Secretario.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Muchas gracias diputada Claudia Cortez Quiroz, Presidenta de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa; buenas tardes señoras y señores diputados; compañeros de los diversos organismos de transporte del Gobierno de la Ciudad, Francisco Bojórquez, Director General del Metro; Guillermo Calderón, Director General del Metrobús; Rufino H. León, Director General de Transportes Eléctricos; compañero Arturo González, Director General de RTP; compañeros de la Secretaría de Transporte y Vialidad; compañeros dirigentes de transportistas, algunos aquí presentes, a todos me da mucho gusto esta tarde saludar y presentar ante ustedes de cara a la Ciudad el fruto de un trabajo que dista mucho de ser individual, que dista mucho de ser exclusivo de un responsable de algunas de las áreas y que en estricto tenemos que reconocer rinde frutos muy favorables y positivos para la Ciudad de México derivado de la visión y compromiso del señor Jefe de Gobierno, el licenciado

Marcelo Ebrard, quien semana a semana preside, dirige, guía y decide los ejes fundamentales que a nosotros nos toca operar.

He tomado con sumo cuidado nota de las opiniones de todos los grupos parlamentarios y en su momento tendré la oportunidad de hacer algunos comentarios particulares sobre opiniones, señalamientos y propuestas.

Permítanme en esta etapa fijar una opinión del sexto y último año de gobierno de esta administración, pero al mismo tiempo y en virtud de que nos ha correspondido el privilegio de participar desde el primer día de esta administración hasta el día de hoy, hacer un resumen que capitulo los trabajos de esta administración.

Me permitiré iniciar este informe presentando a ustedes una síntesis de los logros más significativos alcanzados en transportes públicos durante esta administración. Logros únicos en todo el país por la cantidad de ciudadanos beneficiados, variedad en nuevos servicios públicos implantados, beneficios sociales y equidad alcanzados, así como por abarcar todas las delegaciones del Distrito Federal por primera vez en 30 años.

Con las políticas del transporte público, estamos beneficiando ya a 3.5 millones de usuarios diariamente, lo que equivale a 40 por ciento del total de la población del Distrito Federal.

Estas acciones han redundado en un ahorro de 930 mil horas cada día en beneficio de las familias de menores ingresos de la ciudad.

Multiplicamos más de tres veces la longitud de las redes de servicios de transportes públicos de elevada capacidad en comparación a las recibidas al inicio de la presente administración.

Las empresas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal brindan 511 mil servicios gratuitos diariamente a personas con discapacidad y de la tercera edad, hecho que no sucede en ninguna otra entidad del país.

En suma, estas políticas han sido dirigidas al beneficio de la gente, del mejoramiento de sus condiciones y calidad de vida, tanto de los usuarios del transporte público como de la ciudadanía en general.

Los principales datos que dan cuenta de los resultados específicos se exponen a continuación:

Sistema de Transporte Colectivo Metro. Línea 12.- Servirá a 400 mil personas diariamente.

Reducirá su tiempo de recorrido hasta en 72 minutos.

Permitirá a sus usuarios la interconexión con las líneas 8, 2, 3 y 7 del Metro con el Metrobús y el Corredor Cero Emisiones, su longitud es de 24 kilómetros.

Al 4 de diciembre estarán disponibles 21 trenes para la Línea 12, a los cuales se sumarán 10 más.

El costo del viaje completo pasará de 13.50 a 6 pesos, es decir, un ahorro de 7.50 pesos por viaje completo a cada ciudadano.

A la fecha ha generado 11 mil 500 empleos directos y 24 mil indirectos.

Eliminará más de 2 mil toneladas de gases efecto carbono al año.

Trenes:

Se compraron 9 trenes férreos nuevos, 9 nuevos carros y ya están en operación.

Entre septiembre de 2011 y junio del 2012 se rehabilitaron 41 trenes.

Para finales de 2012 se tendrán 60 carros rehabilitados.

Se adaptarán 8 trenes completos para la Línea A.

Sistema Metrobús:

Sirve cada día a más de 800 mil personas, permite el ahorro de casi 348 mil horas cada día de sus usuarios.

El sistema tiene 4 líneas, recibimos 20 kilómetros, hoy tenemos 95, es decir, se ha incrementado más de 4.7 veces la longitud de la red del servicio.

El parque vehicular total es de 365 vehículos, 54 de ellos autobuses de 12 metros, 290 autobuses articulados y 21 autobuses biarticulado.

Ha desplazado a 735 microbuses obsoletos.

El sistema tiene conectividad con el metro en sus líneas 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, B y A, con el tren suburbano, con el Circuito Periférico, con el Corredor Reforma, terminales 1 y 2 del Aeropuerto y con ECOBICI.

La red de transporte de pasajeros, servicios exprés:

Brindan servicio a 72 mil pasajeros diariamente, se estima un ahorro de 22 mil horas diarias para el conjunto de sus usuarios, contamos con 11 rutas. La red da servicio y tiene una longitud de 535 kilómetros.

El parque vehicular son 145 unidades, tienen conectividad con el corredor Periférico, Metrobús Línea 1 y 2, metro en las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y B.

ECOBUS:

La ruta Balderas Santa Fe, la mejor calificada de todos los modos de transporte, transporta a 21 mil pasajeros diariamente, hace factible el ahorro de más de 6 mil horas diariamente, un servicio de 18 kilómetros con 30 unidades a gas natural.

La nueva Ruta de San Jerónimo y Santa Fe será una ruta, que como ya anunciaba y preguntaba el diputado del PRD, Adrián Michel, transportará cada día 17 mil pasajeros, ahorrando un total de 5 mil horas a sus usuarios, con 31 kilómetros de longitud, un parque vehicular de 40 unidades y conectará con Metrobús, Corredor Periférico, Ecobús Balderas-Santa Fe.

Servicio de Transportes Eléctricos. Traslada 120 mil pasajeros, el Corredor Cero Emisiones-Eje Central traslada 120 mil pasajeros en día hábil, ahorra un total de 26 mil horas diarias de traslado a usuarios, en promedio ahorra 30 minutos a cada pasajero por día; permite la correspondencia con Líneas 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9 del Metro, Línea 2 del Metrobús y con el Tren Ligero; tiene 36 kilómetros de longitud, su flota vehicular son 120 trolebuses y ahorra 22 mil toneladas de efecto invernadero.

Corredor Cero Emisiones Dos, beneficia a casi 19 mil pasajeros al día, ahorra más de 6 mil horas dedicadas al transporte por día, cada pasajero disminuye su tiempo de traslado 30 minutos diarios, el corredor tiene una longitud de 13 kilómetros, cuenta con 30 trolebuses. Se dejan de emitir 2 mil 500 toneladas de efecto invernadero.

Corredor Cero Emisiones Zapata-Mixcoac. Será un corredor que se inaugurará posteriormente inmediatamente después de la Línea 12 del Metro, circulará por los Ejes 7 y 7-A Sur, de San Andrés Tetepilco al Metro Mixcoac. Ya se está terminando la instalación y adecuación de la infraestructura para el corredor con línea elevada, adecuaciones a carpeta asfáltica, confinamiento del carril. Se incorporará con un elemento nuevo que es un carril busbici que permitirá que circule también un sistema ordenado y seguro de bicicletas.

Tren Ligero. De enero de este año ha transportado a más de 15 millones de pasajeros. En 2008 el Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard inauguró y puso en marcha 4 nuevos trenes, incrementando la oferta un 25 por ciento.

A la fecha ha sido aprobado por el Consejo de Administración la adquisición de 4 nuevos trenes, que por el tiempo de construcción de 18 meses serán inaugurados por la nueva administración que encabezará el doctor Miguel Angel Mancera.

Corredores de transporte público concesionado. Se encuentran en operación 8 corredores cuya longitud suma 218 kilómetros de servicio, superando los 200 que tenía el Metro cuando entró esta administración.

Beneficia a más de 825 mil pasajeros diariamente, 206 mil horas son ahorradas cada día por sus usuarios. En promedio, 30 minutos de ahorro por pasajero al día.

Funcionan 900 unidades de nueva tecnología. Se sustituyeron 1,700 microbuses y autobuses obsoletos. Evita la emisión de 124,000 toneladas de gases efecto invernadero.

Corredores en proceso. Dos más que inaugurará el licenciado Marcelo Ebrard de aquí al último día de noviembre. Estos servirán a 92,000 pasajeros adicionales diariamente.

El conjunto de corredores de transporte concesionario beneficiará a 900,000 usuarios al día. Ahorrará en total 23,000 horas diariamente.

Sustituye 188 microbuses y autobuses obsoletos que serán chatarrizados y son sustituidos por 116 unidades de nueva tecnología, perdón, sustituye 1,188

microbuses y será sustituidos por 116 unidades de nueva tecnología. Se dejarán de emitir 3,500 toneladas de gases efecto invernadero.

Taxi. Se han sustituido 90,500 unidades con una antigüedad, las más obsoletas, las más antiguas de 4 años, sustituyendo a los viejos vochitos que eran los dominantes a la entrada de la presente administración.

Regularizamos documentalmente a este servicio que encontramos en absoluta irregularidad.

Las acciones que hemos realizado en transporte público han transformado radicalmente el rostro de la ciudad en menos de seis años. En este gobierno cambiamos la visión tradicional del transporte y sus infraestructuras, hemos abordado la problemática y desarrollado soluciones desde la perspectiva de la movilidad, la justicia social, con visión de género y con un compromiso de mejoramiento ambiental.

No se trata sólo de implementación de servicios y vehículos nuevos o de los altos impactos positivos al medio ambiente. Nuestras acciones derivan de una política pública integral dirigida a mejorar la movilidad cotidiana como instrumento para brindar mayor equidad y justicia social a la gente. Para este gobierno la gente es lo primero, para mejorar la calidad de vida de las personas que habitan en esta Ciudad de México.

La modernización del transporte está impactando positivamente en la competitividad, la economía y la productividad de la ciudad al disminuir los tiempos de traslado de los usuarios y mejorar la calidad de vida de los mismos.

Estar al frente del diseño y operación de la política de transporte de la ciudad ha significado no solamente dirigir un sector de la Administración Pública, sino diseñar políticas generales que al avanzar junto con otras políticas permiten la transformación positiva de toda nuestra querida ciudad.

Las políticas y acciones de transporte se han desarrollado enfatizando los beneficios en la población de menores ingresos, a ellos han estado dirigidas estas políticas.

Por ejemplo, el Gobierno de la Ciudad ha sostenido el esfuerzo que significa el cuantioso subsidio al transporte, apoyando con ello la economía de la

población en forma directa, que es lo que más requiere. El transporte del Distrito Federal es el más barato del país y también el de mayor calidad. Baja tarifa y calidad han sido una garantía del gobierno de Marcelo Ebrard.

Las opciones nuevas que hemos puesto al servicio de la población del Distrito Federal y su Zona Metropolitana impactan en distintos aspectos de la vida cotidiana de las personas. En este sentido, la disminución de tiempos de traslado que brindan las nuevas opciones de transporte permiten que las personas puedan dedicar más tiempo a la convivencia familiar, actividades recreativas y culturales o al descanso.

Durante este gobierno el transporte y las infraestructuras para la movilidad se han convertido en herramientas para incrementar la accesibilidad, disminuir la inequidad y favorecer un desarrollo con mayor justicia social.

Con las acciones de transporte hemos desarrollado y privilegiado la accesibilidad social a la ciudad como derecho. Por ello todas nuestras políticas de transporte en esta administración garantizan el 100% de accesibilidad por primera vez y en todo el país.

Por primera vez en décadas se han implementado mejoras y nuevos servicios en todos y cada uno de los modos de transporte que existen en la ciudad: Metro, Metrobús, RTP, Tren Ligero, Trolebuses, Colectivos y Taxis. Al principio hubo quienes nos dijeron: “Es una locura atacar todos los modos al mismo tiempo”. Pues esta locura la hemos hecho realidad.

Por primera vez también los beneficios de distintas acciones se pueden ver y disfrutar en cada una de las 16 delegaciones del Distrito Federal, en la implantación de nuevos servicios, privilegiamos la atención a zonas de menores ingresos y donde la carencia de transporte de alta capacidad y calidad era evidente.

Así por ejemplo se implantó la Ruta 2 del Metrobús que conecta el Oriente del Distrito Federal con áreas centrales del mismo. Se ha realizado un gran esfuerzo de ampliación del Metro con la Línea 12, que por primera vez llega al suroriente del Distrito Federal, en donde se concentran de manera importante colonias de bajos ingresos económicos. Quienes allí viven podrán ahorrar ahora hasta 7 pesos con 50 centavos por viaje utilizando el Metro en lugar de

los medios de transporte obsoletos e inseguros que utilizaban, ahorrando con ello más o menos 72 minutos por día.

Particular relevancia ha tenido el Programa de Movilidad Integral del Centro Histórico, que se ha constituido en palanca central de la recuperación exitosa de la zona más emblemática de la ciudad y del país.

La peatonalización de calles, donde se antes de privilegiaba al automóvil, la implantación de la Línea 4 del Metrobús, el impulso de medios alternativos no contaminantes de movilidad, como los taxis eléctricos, los ciclotaxis híbridos y el sistema de bicicletas públicas, hace que el corazón de la patria cada día tenga un rostro más amable, más seguro y más rápido.

Este gobierno ha dado a todas sus políticas el enfoque de equidad de género, en el caso de la movilidad desarrollamos el programa Viajemos seguras en transporte público, además de los servicios exclusivos para mujeres en el metro, en RTP y en transportes eléctricos, con lo que hemos colocado a la vanguardia no solamente en el país, sino internacionalmente. Las mujeres, para el Jefe de Gobierno lo son todo y por eso las cuidamos en los modos de transporte de la Ciudad.

Para mejorar la calidad de la movilidad de personas con discapacidad y personas de la tercera edad, también incorporamos servicios gratuitos y unidades con accesibilidad total, equipadas especialmente para que puedan ser utilizadas de forma cómoda y segura por quienes así lo requieren. El metro también ha ampliado su infraestructura en este sentido.

El Distrito Federal es hoy referente internacional en el uso de la tecnología de vanguardia para el transporte público, fue también la primera ciudad del país y de América Latina en contar con tecnologías Euro 4 y Euro 5, aunque para ello, diputado Espino, tuvimos que ir a traer el diesel a Tijuana durante casi 2 años. preferimos pagar un costo económico a pagar un costo ambiental, esa fue una decisión del Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard. Además de que se introdujeron las opciones a gas natural y los primeros taxis eléctricos.

La política de transporte público se ha constituido también como una de las principales políticas ambientales de la Ciudad y del país y que hoy en día decimos con orgullo ya somos reconocidos en el ámbito internacional.

Igualmente la política de transporte que hemos desarrollado en estos casi 6 años ha tenido impactos económicos muy positivos ya que acciones como la renovación del parque vehicular del transporte en los servicios de taxis y autobuses, han generado efectos positivos en la economía en su conjunto del país, al generar demanda para la industria automotriz localizada en diversas entidades del país. Pueden dar cuenta de ello las distintas marcas que producen autobuses y también la planta Nissan en Cuernavaca, que no tuvo que despedir a ningún empleado como sí lo hizo la de Aguascalientes, porque toda su producción fue consumida por la Ciudad de México en esta importante renovación del taxi.

La transformación del transporte contribuye también en gran medida para el mejoramiento de la imagen urbana, la recuperación del espacio público, la convivencia social y por tanto el mejoramiento urbano de la Ciudad, de su calidad de vida y de la metrópoli. De ello dan cuenta Tepalcates, Tenayuca, el Centro Histórico, Tacubaya, por supuesto todo el corredor Lázaro Cárdenas, que no es el mismo desde que apareció el corredor Cero Emisiones y salieron de su circulación los inseguros y obsoletos microbuses, así como la salida del transporte de carga del Eje Central Lázaro Cárdenas.

Con nuestro trabajo hemos avanzado para que el transporte público se encuentre al alcance de todos y todas, tenemos medio de transporte público de calidad, eficiente, con tarifas accesibles que hoy facilitan a la población el acceso a bienes y servicios y otras oportunidades que ofrece la Ciudad.

Las mejoras en las opciones de transporte constituyen factores atenuantes de las desigualdades, pues con ello hemos acercado las oportunidades de empleo, recreación, educación y cultura para todos nuestros habitantes.

Todas y cada una de las acciones e implementación de nuevas alternativas de transporte han sido temas sociales significativos para desarrollarse, han requerido casi como condición permanente una constante, intensa y compleja negociación, sensibilidad política y social, así como miles de horas en reuniones con transportistas, cámaras empresariales y grupos sociales en general, lo que ha permitido desarrollar la política pública de transporte de este gobierno en completa paz social y sin alterar el orden de nuestra Ciudad. Ello nos llena de orgullo.

El intenso trabajo realizado y los resultados obtenidos, permiten que instancias internacionales como la ONU en su último estudio del programa ONU Hábitat considere que la impresionante disminución de las desigualdades socioeconómicas logradas en la Ciudad de México durante la presente administración tiene en las mejoras en el desarrollo urbano como la de transporte público uno de sus fundamentos principales, y dos periódicos, en encuestas recientes que están a ojos de todos nosotros, el periódico Reforma y El Universal, califican las mejoras de transporte público como sumamente positivas a los ojos no de nosotros mismos, sino de los ciudadanos del Distrito Federal.

Sin lugar a dudas tengo que decir y reconocer queda camino por andar, pero sin duda alguna con los grandes y constantes esfuerzos que hemos realizado en el gobierno que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard, quedan bases sólidas como el Programa de Modernización del Transporte Público, cuya aprobación por la Asamblea anterior, por la V Asamblea Legislativa deja las bases para transitar mucho más rápidamente en esto que se ha sembrado sólidamente en el camino de la modernización, de la transformación, de la movilidad de la ciudad.

La revolución del transporte que encabezó Marcelo Ebrard aquí está sembrando para bien de quienes aquí vivimos o venimos a trabajar o venimos a estudiar o venimos a disfrutar de nuestros museos o en general venimos a la ciudad para conocerla y recorrerla para disfrutar todas las ventajas que da ser la Capital de México, sin lugar a dudas aquí están a los ojos de ustedes señores diputados, a los ojos y la valoración de los habitantes de la Ciudad de México y por supuesto de los habitantes de nuestro país, pues no es gratuito que hoy la inmensa mayoría de las Entidades de México, todas vienen a hacer base con las distintas áreas de los transportes gubernamentales para solicitar asesoría, consultoría y transmisión de experiencias.

Como digo, queda camino por andar, pero lo andado es mucho y nadie nos lo puede quitar.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor Secretario. En términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, se concederá el uso de la palabra desde su lugar, hasta por 5 minutos, a una diputada o diputado integrante de cada grupo parlamentario que conforma esta Comisión, con la finalidad de que formule sus cuestionamientos al servidor público.

Una vez finalizado, el funcionario dará respuesta inmediata, hasta por 10 minutos, y concluida su intervención la diputada o diputado cuestionante de cada grupo parlamentario podrá ejercer su derecho de réplica, hasta por 3 minutos.

Por lo anterior le pediría de favor al diputado Secretario elabore la relación de ronda de preguntas de los distintos grupos parlamentarios.

Adelante diputado.

EL C. SECRETARIO.- Vamos por instrucciones de la Presidencia, vamos a levantar la relación de oradores.

Del Partido del Trabajo, el diputado Genaro Cervantes.

De Movimiento Ciudadano, el diputado Cuauhtémoc Velasco.

Fernando Espino, por el PRI.

La diputada Laura Irais Ballesteros, por Acción Nacional.

Por el Partido de la Revolución Democrática, el diputado Antonio Padierna Luna.

Cumplida su instrucción, diputada.

LA C. PRESIDENTA.- Muchas gracias señor diputado Secretario.

Aprovecho para dar la cordial bienvenida al diputado Genaro Cervantes, del Partido del Trabajo, que se incorpora a esta sesión.

Para formular sus cuestionamientos vamos a dar el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al diputado Genaro Cervantes, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO GENARO CERVANTES VEGA.- Muchas gracias Presidenta diputada.

Buenas tardes a todas y a todos; señor Secretario:

Ante queremos darle un reconocimiento del Partido del Trabajo por la gran capacidad que ha tenido para las negociaciones con las organizaciones de transporte, no es nada fácil eso.

El Programa Integral del Taxi, refiriendo a eso la pregunta, hay todavía hay muchos taxis irregulares que hemos visto, apenas hace unos días vimos un plantón aquí de taxistas y queremos saber cuál sería el balance final de este programa y la solución de los taxis irregulares que todavía circulan y tienen el problema ese.

Es cuanto. Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- A continuación concedemos el uso de la palabra al señor Secretario, a efecto de que dé su respuesta por un tiempo de 10 minutos. Adelante, señor Secretario.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.- (Fuera de micrófono)

LA C. PRESIDENTA.- Le comento, diputado Fernando Espino, que estamos siguiendo el formato de la Comisión y que está aprobado por la Comisión de Gobierno.

De hecho ya fue aprobado, diputado, en la orden del día.

Adelante, Secretario.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Gracias, diputado Genaro Cervantes.

Como hemos comentado, compañeras y compañeros, el tema de la condición de los taxis que encontramos a la llegada de la presente administración, tenía 3 grandes y graves problemas.

Uno, había en aquella época más o menos alrededor de 108 mil y un poco más de taxis que tenían algún registro y que eso les daba visos de alguna legalidad.

Dentro de ese paquete de más o menos 108 mil taxis que tenían algún registro y que daban visos de alguna legalidad, había múltiples problemas. Había un tema conocido como conflictos de titularidad, que más o menos encontramos alrededor de 10 mil casos que involucraban más o menos 25 mil personas en

conflicto por quién era el titular de la concesión de ese taxi o de esos taxis, la mayoría de estos temas estaban en la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal, en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo o en juzgados civiles, y la mayoría de ellos, tenía muchos años y no tenía para cuándo se iba a resolver este asunto.

Paralelamente había miles de taxis irregulares conocidos en la calle como piratas que incrementaban la problemática, y toda esta problemática jurídica y social se complementaba con el hecho de que la prestación del servicio tanto de unos como de otros, en su inmensa mayoría más del 90 por ciento de las unidades se prestaba en vehículos que nunca fueron pensados ni diseñados y no eran aptos para prestar el servicio de taxis como era el volkswagen adaptado para prestar este servicio.

Esa es la figura que tenemos todavía fresca de lo que eran los servicios de taxis en el Distrito Federal a la entrada del Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard. Entonces nos instruyó para que estas condiciones se transformaran radicalmente.

Promovimos un programa integral que atendió en primer lugar a quienes tenían de alguna manera elementos para acreditar alguna legalidad.

Se definió un programa que resolvió y legitimó de nueva cuenta con una nueva concesión a todas estas personas que en el ciento por ciento se inscribieron a ese programa, permitiéndonos por primera vez tener una base cierta, ya no documental solamente, sino tecnológica, con conocimiento de quiénes son los taxistas, dónde viven e incorporamos un hecho nuevo que fueron las 10 huellas dactilares de cada concesionario y agregamos la misma información y las huellas dactilares de los choferes de estos taxis, teniendo hoy en día más de 300 mil registros ciertos de concesionarios y choferes del servicio de taxi que son muy importantes.

La segunda etapa fue regularizar alrededor de 28 ó 29 mil taxis que prestaban el servicio en forma irregular y se incorporaron los nuevos elementos que acabo de señalar y se impulsaron al Programa de Taxis Regulares.

Hoy en día tenemos a números redondos más o menos 135 mil taxis registrados en la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Si ustedes se mueven por la parte central de la ciudad, por la amplia parte central, el Valle del Distrito Federal, va a ser difícil que ustedes ubiquen algún taxi irregular, pero tenemos que reconocer que en las partes altas de la ciudad, en todas las partes altas de la ciudad, Cuajimalpa, Milpa Alta, la Sierra de Santa Catarina en Iztapalapa y Cuauhtémoc en la Gustavo A. Madero, tenemos ahí problemas significativos por las características y condiciones geográficas de estas partes altas de la Ciudad de México.

Entonces hoy en día nosotros nos encontramos en un proceso, en un programa que actúa tripartidamente, el INVEA, la Secretaría de Seguridad Pública y SETRAVI, en un programa de inspección diario que está buscando todos los días eliminar de las vialidades, de las calles de la ciudad este taxi que no garantiza la certeza y la seguridad a los usuarios en su movilidad.

El programa que en 4 años se ha podido consolidar es por sus números y por sus logros de eliminación de dudas de la titularidad y de la documentación de la titularidad y del conocimiento de los titulares, así como de los choferes que prestan el servicio, nos parece que tiene que consolidarse y por ello el Jefe de Gobierno ha instruido al INVEA, a Seguridad Pública y a SETRAVI a mantener estos operativos diarios para que no se violente un programa que costó mucho trabajo sacar adelante y que hoy está muy sólidamente consolidado.

Esa es nuestra respuesta, señor diputado Genaro Cervantes.

LA C. PRESIDENTA.- A continuación, el diputado Genaro Cervantes puede hacer uso de su derecho a réplica hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO GENARO CERVANTES VEGA.- Basándonos nosotros en que cuando las mayorías siempre mandan y ganan siempre hay alguna minoría que siempre pierde. Basándonos en esa reflexión, sí es muy importante ver la cuestión del desempleo y la gente que tiene todavía esos problemas de irregularidades de sus taxis, que fue una de las preguntas, cuál era la solución que iba a dar su Secretaría.

Le agradezco mucho por las respuestas que nos ha dado. Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Genaro Cervantes. A continuación, para formular sus cuestionamientos vamos a dar el uso de la palabra hasta por

5 minutos al diputado Cuauhtémoc Velasco, del grupo parlamentario Movimiento Ciudadano. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO JESÚS CUAUHTÉMOC VELASCO OLIVA.- Gracias.

Señor Secretario, quisiera tocar 3 puntos.

En primer lugar, el reconocimiento pleno de Movimiento Ciudadano a la obra realizada por el Jefe de Gobierno y obviamente por la Secretaría a su cargo.

Creo que cito algunas de las cosas que usted ha mencionado porque no quisiera hacer una afirmación hueca que no tuviera sustento, pero si nosotros consideramos la cifra de beneficiarios de las acciones realizadas, la multiplicación de la red de transporte, el aumento de los usuarios que pueden transportarse en forma gratuita, las horas de ahorro hombre-mujer en el transporte, la expansión del Metrobús, el programa de sustitución de microbuses por autobuses, la renovación del parque de taxis, el combate a los taxis piratas, la reducción de las emisiones de efecto invernadero, la Línea 12 del Metro, etcétera, creo que todo esto nos habla de una obra que merece el más amplio reconocimiento.

En segundo lugar, quisiera transmitirle algunas preocupaciones del Movimiento Ciudadano Transportista. Nosotros contamos con un movimiento muy vigoroso de transportistas en la Ciudad de México, como a usted le consta, y hay varias preocupaciones que me han pedido que le transmita, son cuestiones aparentemente de trámite, pero que para ellos son muy importantes, quisiera yo conocer su opinión.

En primer lugar, señalan que hay una serie de requisitos excesivos por ejemplo en lo que tiene que ver con la licencia tarjetón, esto en el caso de los taxis. Dicen que es importante considerar que un portador de licencia tarjetón en un año de trabajo ha recorrido aproximadamente 60 mil kilómetros de conducción y que esto no se toma en cuenta. Afirman que al aspirante que por primera vez quiera trabajar un vehículo de servicio público que le apliquen todos los requisitos, pero al que solicite la renovación o revalidación de su licencia tarjetón que nada más pase una inspección médica, e incluso el costo de este trámite para la renovación sea menor al de nuevo ingreso.

Luego, señalan que hay irregularidades en la asignación de bases de taxis y también trámites y pagos exorbitantes. Por ejemplo, dicen, el pago de Revista de los taxistas el de este año 2012 por derechos se aplicaron 1,039 pesos, pero por no hacerlo a tiempo se elevó el pago a 3,500, ya que aplicaron una multa más del 200% del pago inicial, o sea 2,500 pesos de recargo.

También hay innumerables quejas sobre el INVEA. Nosotros, como siempre lo hacemos, acudimos con los directivos del INVEA para escuchar sus puntos de vista, y ellos lo que nos dicen es que se documentan con ustedes y que los criterios los fija la SETRAVI. Entonces, la pregunta que me piden formular es: ¿Cómo lograr un equilibrio que permita aplicar medidas de control, pero sin perjudicar a los taxistas? Si le dieran un taxi, lo tienen muchas veces 30, 40 ó 60 días detenido. Se quejan de que a pesar de que sus bases están en trámite se les trata con el mismo rigor que a los que no tienen papeles en regla. Mucho le agradecería su respuesta.

Finalmente una cuestión que me parece crucial, que tiene que ver con el desenvolvimiento del transporte en la Ciudad de México a la luz de lo que ha ocurrido.

El hecho que durante muchos años las tarifas hayan sido inamovibles, finalmente condujo a la chatarrización del transporte en la Ciudad de México, fue uno de los factores que influyó. ¿Qué podemos hacer, en base a la experiencia que usted tiene, para que esta experiencia no se repita?

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Cuauhtémoc Velasco. A continuación damos el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad para que pronuncie su contestación. Adelante Secretario.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, ciudadana Presidenta.

Diputado Cuauhtémoc Velasco, compañero y amigo, los requisitos que existen para la licencia tarjetón son requisitos que están definidos legalmente, y que efectivamente nosotros hemos coincidido con algunos dirigentes que nos han planteado este tema la posibilidad de que exista una diferenciación que hoy no existe.

Efectivamente pone en misma condición a un solicitante por primera vez de la licencia-tarjetón que a un ciudadano que ya ha tenido eventualmente varios años prestando el servicio, hablando particularmente del taxi, haré un comentario distinto sobre el colectivo.

Entonces sí es un tema que hay que revisar, pero aprovechando esta comparecencia ante la Comisión del ramo, digo que ustedes como diputados de esta Comisión nos pueden ayudar mucho en este tema, parece que es aquí donde tenemos las condiciones para profundizar y precisar el tratamiento diferenciado por grados de antigüedad que promueven una experiencia para poder adquirir una licencia-tarjetón. Ese sería mi comentario sobre ese punto.

Segundo, sobre bases y sitios, comentarles, todos los días la SETRAVI se encuentra sometida a una presión puedo definirla brutal, porque la inestabilidad que hay en general en el gremio es de tal manera, no es absoluta pero es muy generalizada, que en la vida cotidiana hay una enorme división de organizaciones que están reconocidas en bases y sitios y una división de liderazgo de una base o de un sitio acaba en la SETRAVI como un conflicto, que se pretende que se resuelva por la autoridad cuando la base del conflicto está no en la unidad y en la institución, sino en los intereses que se desarrollan en cada base y sitio y entre los líderes y los agremiados.

Hay muy pocas organizaciones, pero sí las hay, grandes por cierto, con muchos años de antigüedad que normalmente no generan ningún problema y no nos visitan para que les resolvamos ningún problema, esas organizaciones tiene dos características: una, tienen infraestructura, han invertido en infraestructura y normalmente han avanzado a constituirse como organizaciones que prestan el servicio de radiotaxi, entonces al estar colocados en una condición superior de la prestación del servicio estas organizaciones, cito dos muy antiguas y muy reconocidas en el gremio, pues las convierten en organizaciones estableces, una organización es conocida como Servitaxi, otra organización como Taximex y son organizaciones muy grandes, muy numerosas, con infraestructura, con características de prestación de servicios de radiotaxi muy exitoso, y entonces estas organizaciones al ser grandes, al tener infraestructura, al haber inversión las hace muy estables. En las bases y sitios donde no hay inversión de infraestructura de ninguna naturaleza, donde

solamente existe el pago por el derecho del sitio como organización al SETRAVI y el cobro a los usuarios de la organización del derecho de prestar el servicio en esa base, las hace muy inestables y entonces cotidianamente se no pide que nosotros resolvamos y rápido esas contradicciones y nosotros tenemos que tener un grado de prudencia y de visión más o menos importante, porque hay una legalidad que fue el otorgamiento de una base a una representación de un X dirigente o dirigente y luego se altera la correlación de fuerzas en el sitio o en la base y nosotros no la podemos dirimir en automático, sino se requiere un proceso. Entonces esos procesos a nosotros nos cuesta un desgaste porque la presión es muy grande para que lo hagamos rápido y a favor de quien es un incidente o de quien tenía el reconocimiento de la base o sitio, y esto es un tema constante que le aseguro lo tratamos de dirimir al menor tiempo posible, con el menor costo social y con la mayor institucionalidad posible.

Nosotros aprendimos muy rápido llegando a la SETRAVI que tratar de hacer política en estos temas era meterse a un hoyo negro del que no íbamos a salir y nos alejamos de esa tentación que da la presión de estos asuntos cotidianamente y puedo asegurarle que en términos generales las un poco más de 2 mil bases que tenemos hoy reconocidas en la SETRAVI, tienen origen genuino en las solicitudes de la gente y están alejados del tema de una intervención política nuestra.

El tema de la revista de efectivamente el pago es de mil 30 pesos, yo les puedo informar que al día de hoy van ya casi 86 mil, 87 mil transportistas que pasan la revista, que pagaron en tiempo y forma a la convocatoria de la revista y efectivamente ese tiempo se venció el día 15, ese plazo vencido tiene ahora una consecuencia que no está en nuestras manos resolver en la SETRAVI, porque el costo de 3 mil 500 pesos fue tasado por la Legislatura anterior a ustedes. Entonces estos temas también están en sus manos para cualquier nueva condición para el 2013, o sea yo les pongo a su consideración que revise este tema para que su juicio sea el mejor juicio posible para estos asuntos.

El tema de las tarifas, yo creo convencidamente que para el tema del taxi como del colectivo lo mejor que le puede suceder a la ciudad mirando al futuro, es

hacer una ley o la reforma a la actual ley, porque no hay que hacer nuevas leyes en si mismas, sino una reforma a la Ley de Transporte y Vialidad en la que se abra el espacio para sembrar de una vez y para siempre una política tarifaria que arribe algún día a una tarifa única que reconozca la intermodalidad de la diversidad de modos de transporte gubernamentales y privados y que con la tecnología que ya se sembró, el Jefe de Gobierno acaba de inaugurar la Tarjeta de Ciudad, que es una tarjeta con un diseño extraordinario, que tiene la capacidad para que pueda ser escalable poco a poco, de hecho transportes eléctricos, el tren ligero particularmente se incorporará a finales del mes de noviembre de este año a la Tarjeta de Ciudad y los demás modos lo irán haciendo también poco a poco incluidos los concesionados privados.

Entonces sí se ocupa que por ley se resuelva este tema y se aleje de las presiones, tentaciones políticas, de los prestadores de servicio como de la propia autoridad. Entonces soy partidario de algo que hoy no existe, pero fijo mi posición de que para evitar no solamente de los taxis o del transporte concesionado, para evitar que se nos vaya envejecer la flota de Metrobús o de RTP, que pues podemos seguir estando de acuerdo en que valga dos pesos, pero tenemos un rezago significativo y su modernización de su flota vehicular.

Entonces se requiere una reflexión seria, serena y de visión de largo plazo para construir una política tarifaria que no se resuelve con un aumento por única vez de la tarifa, sino que creo que hay que ir al fondo y ustedes que son una Legislatura nueva, esta VI Legislatura, tienen la gran oportunidad de resolver de una vez y para siempre a un periodo largo por lo menos de tiempo este asunto.

Serían mis comentarios, señor diputado y agradezco su comentario inicial.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor Secretario. A continuación para formular sus cuestionamientos vamos a dar el uso de la palabra al diputado Fernando Espino, hasta por un término de 5 minutos. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO FERANDO ESPINO AREVALO.- Gracias diputada.

Señor Secretario, sin el afán de crear polémica, yo le pregunto si a la fecha sigue importando el diesel de Estados Unidos para la movilidad de los

metrobuses y si es así, por qué mejor no utilizar ese dinero en impulsar el transporte eléctrico en el caso de los trolebuses, que la inversión es mayor, pero dura mucho tiempo más no contaminante, 25 años mínimo de duración, y es un transporte no contaminante, limpio, seguro y no confinar espacios públicos a particulares, se les da 3 carriles para ellos solitos, ahogando prácticamente la vialidad o las vialidades en prácticamente todo el Distrito Federal, lo que ocasiona también que los demás transportes utilicen las vías secundarias como vías primarias y esto realmente es preocupante porque está colapsado el transporte en gran parte por darle prioridad a los transportes concesionados en especial el Metrobús, se ponen hasta 4 ó 5 agentes de tránsito para que pasen, taponean prácticamente la circulación vehicular.

También pregunto: ¿La tarifa única, incluye al Metro, señor Secretario?

Otro asunto también: ¿El Metrobús, a lo mejor no le puse atención, que es el que pasa por el Centro y llega al Aeropuerto funciona realmente, es útil? Le pregunto porque en el entorno por donde circulan también 6 líneas del metro, qué caso tiene construir una línea sobre las mismas líneas.

Lo mismo le pregunto, señor Secretario, desde luego no es cosa suya: ¿El por qué diseñar una línea de Metrobús por donde circula el Metro en la Línea 3 del Metrobús y la Línea 3 del Sistema de Transporte de Colectivo, afectando gravemente el cajón por donde circula el Metro y que nos trae muchas consecuencias en la parte técnica, en los sistemas de seguridad para nuestro Metro? Yo pienso que no fue decisión suya, ¿pero por qué tanta protección a los particulares y descuidamos lo público?

También nos podría ilustrar, señor Secretario: ¿Cuáles fueron las fechas de vigencia del contrato para la construcción de la Línea 12, que es extraordinaria y nosotros la aplaudimos por muchas razones, la fecha de la conclusión de la Línea 12? Se hablaba en un principio que ya para el mes de marzo estaría funcionando.

Nos interesa también ahí si a los señores constructores, al consorcio se le va a penalizar por el incumplimiento también de la obra, en vista de que nos están perjudicando, me refiero al pueblo, los trenes rentados ya están cobrando

ahora sí como 800 millones de pesos anuales, desde ya tiempo atrás, no hay servicio a la fecha.

Me paso muchas preguntas porque no voy a alcanzar.

Ya algún compañero preguntaba de los taxis piratas, que en los últimos años al parecer son más de los que circulan de manera legal, señor Secretario y que es un espacio utilizado por la delincuencia, ¿qué vamos a hacer con este problema, por qué tanta tolerancia también?

¿A qué se debe que la ruta de Trolebuses se hayan disminuido? Yo entiendo que la falta de dinero, la falta de inversión, la falta de mantenimiento en lugar de aumentar por las razones que ya le dije, que es no contaminante, es un servicio prestado por el gobierno hacia el pueblo en donde la prioridad es precisamente ese tipo de servicios y se le da privilegio a los concesionarios, aunado a que es un servicio también no contaminante.

Que nos dé su opinión con relación a los laudos emitidos por diversos tribunales, incluso de la PROFECO, sobre los amparos promovidos tanto por los padres de familia como por las propias escuelas en relación al transporte público escolar.

Usted me dice, Presidenta, si voy con el tiempo.

En relación a la Tarjeta de Ciudad, creo que es importante hacer innovaciones, sin embargo...

LA C. PRESIDENTA.- Diputado Espino, le recuerdo su tiempo se ha agotado.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO.- Me faltan 4 minutos.

LA C. PRESIDENTA.- Son 5 minutos.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO.- Nada más le hago esta pregunta, señor Secretario: ¿En relación a la Tarjeta de Ciudad, por qué se le deja el manejo y el usufructo de los recursos a una empresa privada y no al Metro?

Nosotros metemos algo así como 5.4 millones de usuarios diariamente, más los que se filtran, más los que se van gratis, más otros gratis, es un caos en perjuicio del servicio, no en beneficio del servicio, muchas gentes porque pintan

canas, otros aunque no pinten, ya no tienen pelo, pasan gratis y no entendemos este tipo de política social. Sin embargo a lo mejor les da resultado políticamente, pero mi pregunta es esa: ¿Por qué darle el manejo de esa tarjeta a particulares y no a nuestro Metro que tiene la mayoría de usuarios transportados?

Hasta ahí me quedo, señora Presidenta.

Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Espino. A continuación damos el uso de la palabra al Secretario Armando Quintero Martínez, hasta por un término de 10 minutos para que dé contestación. Adelante, Secretario.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, ciudadana Presidenta.

Diputado Fernando Espino Arévalo, compañero, amigo también de orígenes sindicalistas, que compartí la II Legislatura en esta Asamblea Legislativa juntos y de muchas coincidencias en distintos temas.

La importación del diesel ya no la tuvimos que hacer desde Tijuana, como inicialmente sucedió, por decisión del Jefe de Gobierno a efecto de darle un jalón adelante a la ciudad en la incorporación de la modernidad de un transporte que fuera amable con el medio ambiente en una cuenca cerrada como es el Distrito Federal, que le urge cualquier cantidad de políticas medioambientales que le sean favorables.

En el curso del tiempo, no me voy a entretener mucho en eso porque sería largo, pero sí le puedo decir que tuvimos más o menos dos años que hacer eso, luego nos acercaron el diesel a Celaya y hoy en día lo compramos y lo consumimos aquí en la Ciudad de México, todo esto pactado con Petróleos Mexicanos. Eso es muy importante.

Quiero comentar, y qué bueno que hay una coincidencia con usted, diputado, en materia de trolebuses. A mí me toca aquí presentar el conjunto del transporte, pero sobre eso podría hablar mucho y bien mi querido compañero del Gobierno del Distrito Federal, Rufino H. León, Director General de

Transportes Eléctricos, decirle que efectivamente se está haciendo un gran esfuerzo.

Justamente a la llegada del gobierno, el licenciado Rufino H. León le presentó al Jefe de Gobierno un programa para optimizar el servicio y la prestación de transportes eléctricos. Teníamos 17 rutas, si no mal recuerdo, Rufino, y le hizo una propuesta de reducir a 10, por una razón diputado, porque se tenía una flota vehicular pequeña de 405 trolebuses a la llegada de esta administración, de esos 405 alrededor de 40, 50 normalmente había que estarlos pasando a mantenimiento, entonces quedaban para la operación diaria más menos 350, distribuidos entre 17 corredores eso hacía que en la ciudad no hubiese nadie que dijera “yo soy usuario del transporte eléctrico”, que no fueran personas adultas mayores o personas con discapacidad, por la gratuidad en la prestación de este servicio, y de usuarios que si pasa el trole lo tomaban, pero no propiamente de usuarios identificados con el sistema por esa razón.

Entonces, la propuesta que hizo el licenciado Rufino H. León fue extraordinaria por la visión de decir: “Mejor vamos a reducir el número de líneas y optimizamos aumentando la oferta a nuestros usuarios para generar sí una identidad con los usuarios, sí una prestación del servicio con una regularidad en el paso de una unidad con un tiempo reducido de otro”. Entonces, por eso se hizo una primera reducción a 10 líneas, que son con las que actualmente está trabajando el Sistema de Transportes Eléctricos.

Comentarle que un segundo paso fundamental fue la creación de los corredores cero emisiones, que le propuso el licenciado Rufino al Jefe de Gobierno y que él vio que era fundamental para repotenciar las condiciones del Sistema de Transportes Eléctricos, y así apareció el Corredor Cero Emisiones en Lázaro Cárdenas, que transformó muchas cosas, para empezar salieron los microbuses, pero también salió de 06:00 de la mañana a 10:00 de la noche el transporte de carga, o sea no solamente se mejora la movilidad, no solamente hay una transformación repotenciando el parque vehicular de transportes eléctricos, sino se toman decisiones complementarias definiendo paradas exclusivas que se vuelven puntos de iluminación a largo de todo el Corredor Lázaro Cárdenas, como usted lo puede constatar cualquier día por la noche.

Se hizo una mejora al entorno urbano, sale el transporte de carga en el curso del día y se mejoran las condiciones de la movilidad no solamente para quienes utilizan el Corredor Cero Emisiones sino también para los particulares. Esta es la consecuencia de esta visión que se tuvo en este proyecto.

Se avanzó un segundo corredor logrando con ello regenerar y repotenciar trolebuses que ya traían un deterioro importante y que requirieron una inversión que no se hacía a favor de los trolebuses hacía varios años.

Hoy en día, termino el tema porque sería amplio, y de eso podrá dar cuenta en su momento y si hay la oportunidad con usted diputado, mi compañero el licenciado Rufino H. León, hoy en día podemos decirles que se está trabajando bajo su dirección la regeneración de más de 100 trolebuses que estarán presentados a la ciudad en nuevas condiciones del estado que guardaban a finales del mes de noviembre, todavía en la administración del licenciado Marcelo Ebrard.

¿Qué quiere decir? Con eso concluyo este tema, que también en el modo del Sistema de Transportes Eléctricos, tanto en el Tren Ligero, como ya dijimos, se adquirieron cuatro trenes que están en marcha y se adquirieron cuatro que por su construcción, que tarda 18 meses, se pondrán en funcionamiento con el doctor Miguel Ángel Mancera.

Adicionalmente para que el sistema de trolebuses no siga rezagado y esté repotenciado a prestar un servicio adecuado a la ciudadanía, con una regularidad en la prestación del servicio en bajo tiempo, es que se tomó la decisión por el Jefe de Gobierno, a propuesta del licenciado Rufino H. León, de componer, recomponer, repotenciar 100 trolebuses que, si no entiendo mal, están trabajándose en este momento ¿verdad? y a finales del mes de noviembre tendremos una flota de trolebuses repotenciada, efectivamente con una disminución de líneas pero con un mejor servicio.

¿Por qué el tema del metrobús en la línea 3? Por dos razones, diputado, porque las cuencas de atención origen-destino son distintas, el quinto corredor, la quinta línea de metrobús que dejaremos totalmente lista para su impulso y aprobación por ustedes como diputados y por el Jefe de Gobierno Electo Miguel Ángel Mancera, estará concluida por la administración presente, tiene

origen en río de los Remedios y tiene destino en la glorieta de Vaqueritos en el límite de las Delegaciones Coyoacán y Tlalpan, es una línea muy importante en su longitud como en la capacidad de usuarios a movilizar y entonces no altera, no afecta la capacidad de la línea 3 por tener su origen y su destino en cuencas distintas de uno y de otro modo de transporte.

Por supuesto, yo decía que la virtud del Jefe de Gobierno es que ha atacado, tomó la decisión de atacar con recursos muy grandes como no se hacía en décadas en la Ciudad de México todos los modos de transporte, estaba yo informando ahorita lo de trolebuses.

Entonces qué más nos gustaría que pudiéramos hacer como Berlín, tiene tren urbano, tiene metro, tiene tranvía y tiene autobuses, puros autobuses, cama baja y de dos pisos, pero esa es una maravilla, pero la economía de esa ciudad guarda una enorme distancia, la economía que hay en ese país con la nuestra en México y la de la ciudad de Berlín con la de la Ciudad de México.

El tema económico no es un asunto menor para poder adquirir más trolebuses, una posibilidad que se valoró en el gabinete que preside el Jefe de Gobierno, pero cada trolebús, el más barato está arriba de los 5 millones de pesos. Entonces la economía de la ciudad, recuerde usted, fue gravemente afectada por la crisis mundial que afectó al país y la afectación de la economía del país afectó a la ciudad, entonces ya no pudimos avanzar en la adquisición de nuevos trolebuses por su costo, sino que se ha avanzado en este esquema que he narrado con algún grado de generalidad, pero que el director general puede en una tarjeta precisar a usted todo lo que se está haciendo para mejorar este servicio, y por ello hemos tenido que recurrir a modos de transporte que son viables y son accesibles a la economía del país y de la ciudad como es el del metrobús y el de los corredores de transporte.

Finalmente comentarle que definitivamente es inexacto el tema de que hoy puede haber más taxis ilegales que legales, esa era la condición o cercano a esa condición cuando entramos, hoy le digo con toda certeza hay 135 mil taxis legales perfectamente identificados en sus concesionarios y sus choferes y la irregularidad se encuentra básicamente en las 5 zonas altas de la Ciudad de México, eso es un logro que hay instituciones y estamos operando todos los

días para que no se bajen y no se incrementen y no reaparezcan en la Ciudad de México taxis en la irregularidad.

Comentarle que el contrato de conclusión de la Línea 12 originalmente era el 30 de abril, como usted conoce, se tuvo que incrementar el tiempo al 30 de octubre por una razón que en la ciudad todos conocemos, los suelos de esta Ciudad de México, primero, no son homogéneos, por zonas y regiones son perfectamente disímbolos y hay zonas y regiones particularmente las del suroriente, Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco, en donde en una misma región encontramos varios tonos de suelo, tipos de suelo. Entonces las dificultades técnicas que se tuvieron que remontar y se remontaron fueron fantásticas, pero lo más importante hoy aunque sea en una fecha distinta a la inicialmente concebida desde estudios por superficie, podemos decir que el día 30 de octubre la Ciudad de México, como usted conoce bien, va a tener una nueva Línea del Metro, de punta, ciento por ciento accesible, con servicios complementarios que no tiene ninguna otra, de guardería, de servicio de Internet gratuito para los estudiantes y con una accesibilidad que las 11 previas líneas no tuvieron en su tiempo.

Creo que al final del día pues estos son retos que rebasaron a la visión y el compromiso inicial de las empresas, del propio gobierno, pero es por estas razones de fuerza mucho muy grande, mayores, de la propia naturaleza y composición de la ciudad que pospusieron y refirieron que la ingeniería básica para este proyecto fuese alterado y modificado en sus tiempos contractuales.

Finalmente comentarle en relación a la Tarjeta de Ciudad, no sé cómo tenga la información, pero el Metro el corazón de la tarjeta por obvias razones. Se homologó a un concepto que tenía más avanzado el Metrobús y se homologó dejando sentada la cámara de compensación en el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Es decir ahí se van a capturar los recursos del Metro, del Metrobús y la Tarjeta Inteligente está preparada y capacitada para distinguir dónde y quién y de qué modo fue utilizado y distribuir prácticamente en forma inmediata los recursos a cada modo de transporte que ahorita son dos, pero en noviembre serán tres con el Tren Ligero y podrá ir aumentando a otros modos de transporte.

Finalmente decir el tema del transporte escolar, ameritaría una reflexión y a lo mejor sí pudiera decir yo hasta un debate de si es importante o no es importante, si es más importante el que los ciudadanos y ciudadanas generen lo embotellamientos que se generan afuera de casi todas las escuelas de particulares o particulares contribuyendo al caos vial y a la contaminación, o sea se hace un sistema racional como sucede en la mayoría de ciudades avanzadas del mundo de este transporte, pero es un tema muy polémico que obviamente no tendría yo tiempo para abordarlo, pero decir el tema requiere reflexión, otra vez diría yo, serena, profunda, detallada, sí amerita debatir las opiniones y al final del día pues se tendrán que dar pasos adelante en la intención de evitar congestionamientos, de evitar daño al medio ambiente y de garantizar los derechos humanos de todos, de los niños como de los padres de los niños que van a los colegios particulares, que es donde puntualmente se generan todos esos problemas que trató y trata de resolver el Programa de Transporte Escolar Obligatorio.

Serían mis comentarios, señor diputado, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor Secretario. Acto seguido vamos a dar el uso de la palabra al diputado Fernando Espino para que pueda ejercer su derecho a réplica por un término no mayor a 3 minutos. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.- Gracias diputada.

Ojalá, no está en sus manos señor Secretario, que esa Línea 5 del Metrobús se hiciera trolebús y sería extraordinario para toda la Ciudad de México. Entiendo que la inversión son 5 millones de pesos, pero además son, sí cuesta a lo mejor 5 millones, pero aguanta 25 años, hasta 30 años con buen mantenimiento; el Metrobús aguanta 2 años, altamente contaminante, bueno, ya serían cuestiones técnicas.

Dos preguntas que se me quedaron relacionadas, porque ya no me va a contestar, los bicitaxis, señor Secretario, si tiene un censo, cuántos existen por delegación, si son fiables.

También el tema relativo a las ciclovías, que según los que las utilizan, en algunos tramos son imposibles, ni los profesionales las pueden escalar y en otras son muy riesgosas.

Felicitarlo, señor Secretario, por su trabajo extraordinario, no es nada fácil, ese titánica su labor, nada envidiable.

Aprovechar para saludar al ingeniero Rufino, que le ha puesto todas las ganas ahí en los Trolebuses, y nosotros estamos con usted, señor ingeniero.

A mi amigo Francisco, que es compañero de trabajo y más que nuestro Director es un compañero más, pues bueno, no fue el afán de golpetearlo, señor Titular del Metrobús, pero son opiniones que nosotros tenemos.

Muchas gracias, señor Secretario.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Fernando Espino. Acto seguido, para formular sus cuestionamientos, vamos a dar el uso de la palabra hasta por 5 minutos a la diputada Laura Iraís Ballesteros, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.

Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA LAURA IRAIS BALLESTEROS MANCILLA.- Muchas gracias, diputada Presidenta.

Señor Secretario, durante la actual administración se ha comenzado a dar los primeros pasos en materia de mejoramiento en materia de transporte y movilidad, lo reconocemos.

Se ha invertido en infraestructura urbana y de transporte y transitadas y a la modalidad de transporte público no motorizado, la ECOBICI.

Sin embargo, como ya mencionaba en el posicionamiento anterior no es suficiente, y la percepción de los capitalinos no es satisfactoria con respecto a la movilidad en la ciudad y a las acciones emprendidas al respecto, las cuales no están mejorando los tiempos de traslado, las horas hombre invertidas, la cobertura total de traslados, la utilidad de la infraestructura y sobre todo la seguridad de los usuarios.

Esta aseveración debe ser tomada en cuenta, ya que no importa la inversión realizada, las acciones emprendidas o incluso la voluntad de hacerlo, si no está viéndose reflejada en la mejora de la calidad de vida de todos los capitalinos, los que vivimos aquí o los que transitamos en ella. Es por eso que hago tanto hincapié en este punto.

Señor Secretario, no obstante a este esfuerzo realizado, el cual reconocemos, nos ha quedado a deber 6 líneas de metrobús. En el Plan Integral de Transporte y Vialidad de 2007 a 2012, plantearon generar 10 líneas al final de esta administración y hoy sólo están operando 4.

Por lo anterior: ¿Cuáles son los criterios de asignación presupuestal para estos efectos, es decir, cuáles son las variables que hacen elegir la construcción de una línea de metro o una supervía por encima de las 6 líneas de metrobús faltantes?

¿Existe comunicación entre gobierno entrante y usted para planear la estrategia presupuestal del año entrante para operar más líneas de Metrobús en el próximo año; de ser así, cuál sería el primer proyecto a retomarse?

En la supervía sí quisiera hacer una observación, sabemos que fue construida con otro tipo de recurso, pero a lo que voy tiene que ver con la estrategia de movilidad y cómo ponderas una de otra, independientemente de la parte presupuestal.

Continuando con la agenda de transporte público: ¿Cuál es el presupuesto asignado para el mantenimiento de la Línea 12 del Metro; cuál es el presupuesto asignado para el mantenimiento del resto de las líneas?

¿Señor Secretario, qué prioridad presupuestal tiene el concepto de mantenimiento para apoyar al Metro a dar un mejor servicio; el sobrecosto de la Línea 12 del Metro cómo afectó al resto de las líneas en materia de mantenimiento?

¿Qué medidas están tomando para controlar las denuncias en materia de seguridad por parte de los usuarios del Metro?

Lo más importante, ¿cuál es la postura y acciones de la SETRAVI con respecto a las denuncias de prostitución?

Ahora bien, señor Secretario, en su informe se menciona diferentes acciones emprendidas por la Secretaría que dignamente encabeza, sin embargo en materia de cancelación o suspensión de licencias de conducir, la información otorgada no es suficiente, tan importante medida debe ser aplicada y después de 4 años de implementación los capitalinos tenemos el derecho de saber los

resultados y el impacto obtenido, es decir, el incremento o decremento de accidentes viales, de detenidos por parte del Programa Conduce Sin Alcohol, de infracciones, etcétera, a raíz de su aplicación.

¿Por qué en el 6º Informe de Actividades de la SETRAVI se dice que hay 525 procesos para suspender o cancelar licencias para conducir, pero en la página de la misma dependencia sólo aparecen 84?

¿Cómo funciona el Sistema de Seguimiento de Puntos por Infracciones Cometidas por los Conductores de Vehículos Automotores?

Quisiéramos saber cuál es el dato correcto de procedimiento de cancelación o suspensión de licencias y aproximadamente cuál es la duración que están tomando estos procedimientos administrativos.

De igual forma, por mandato de ley quien sea sorprendido conduciendo un vehículo bajo el influjo del alcohol debe ser merecedor a una sanción de suspensión de licencia para conducir, por lo que también quisiéramos saber de los pocos más de 19 mil detenidos durante la operación del Programa Conduce sin Alcohol, mejor conocido como Alcoholímetro, durante este año cuántos procedimientos de suspensión o cancelación de licencias se han llevado a cabo.

Por último, señor Secretario, en materia de reordenamiento de transporte y movilidad, cuando se anunció la operación de la Línea 2 del Metrobús y se concedió la concesión para operación en el año 2008, se ordenó que la operación de dicha línea quedaría a cargo de los concesionarios de las rutas de microbuses que operaban en la zona, entre los que se encontraban los 52 concesionarios individuales de la extinta Ruta 11, por lo que dicha concesión tenía que haber sido otorgada a estos 52 concesionarios y sin embargo fue concedida a una empresa en la que no son parte como socios los primigenios 52.

Por lo anterior, y en aras de transparentar la conformación de las empresas concesionarias, tomando en cuenta que para el próximo Jefe de Gobierno es prioridad acelerar la estrategia de conformación de empresas con concesionarios y desaparecer a los microbuses de la Ciudad de México, nos gustaría que nos explicara cuál es el problema con dicha concesión, por qué se

firmó y asignó una concesión que no involucraba a los 52 concesionarios individuales de la Ruta 11.

¿Esta Secretaría demandará por pago de lo indebido a la empresa mencionada?

¿Qué solución va a proponer al conflicto de la concesión otorgada a SAG como operadora de Metrobús línea 2 y de las concesiones que debían ser otorgadas a los operadores de la extinta Ruta 11?

Por su atención, Secretario, muchísimas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputada Laura Iraís Ballesteros. Acto seguido, concedemos el uso de la palabra al señor Secretario a efecto de que en término no mayor a 10 minutos produzca su contestación. Adelante, Secretario.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, ciudadana Presidenta.

Diputada Laura Iraís Ballesteros, gracias por sus preguntas.

Si usted se fija a lo largo de la exposición, está en el documento que les enviamos para su revisión y revisa el planteamiento que hice hoy aquí al inicio de esta sesión, encontrará que el eje rector de la visión del Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard ha sido que se trabaje pensando en la gente, o sea, el esquema no está pensando en qué bonitos son los autobuses, que se afecte, como diría el diputado Espino Arévalo, las vialidades, algunas vialidades primarias para que vaya a carril confinado, que quitemos asfalto por concreto reforzado. Todo eso se ha hecho y es importantísimo, pero el fondo no es ese, sería injustificable todo lo que se ha invertido en recursos económicos, sociales, en sus impactos, y políticos, por ser políticas públicas, sino es que el fondo, lo que el Jefe de Gobierno todo el tiempo nos pone enfrente es que cuidemos y trabajemos para mejorar las condiciones de movilidad de las personas.

Yo hice una presentación de una manera que pretende justamente resaltar en detalle, más que un discurso, estos datos, porque cada Corredor de Metrobús, cada Corredor Cero Emisiones, la Línea 12 del Metro, los distintos corredores de transporte, van a mejorar en sí mismos la velocidad de los usuarios de esos

transportes públicos, pero también de los particulares que transitan por esas vialidades.

Yo le puedo asegurar, el día de ayer salí de una vialidad secundaria que estaba congestionada para ir por Insurgentes, que puede estar llena pero que nunca está detenida, siempre va caminando, siempre va avanzando, por qué, porque no hay transporte público que haga paradas indiscriminadas en donde sea, en el carril que sea y a la hora que el usuario o el chofer del colectivo lo decida, entonces esto mejora la calidad de vida de las personas, o sea yo ubico ahí una coincidencia con las preocupaciones tuyas, las veo coincidente con la preocupación de la orientación que el Jefe de Gobierno nos ha planteado a nosotros.

Efectivamente hubo un planteamiento inicial de construir en esta administración diez líneas de Metrobús, pero usted sabe perfectamente bien, porque usted anda igual que yo en estas cosas de la política, y los que andamos en la política tenemos que aprender un poquito de números, de economía, y déjeme contarle que en el 2008 y en el 2009 hubo una crisis en el mundo, económica, que afectó gravemente al país y consecuentemente a la ciudad, entonces tuvimos necesidad de ajustar todos los programas, todos los programas, no el de transporte sino todos los programas, y apenas y pudimos garantizar, me asumo como parte del gobierno todo de la ciudad, que las políticas públicas de contenido social que atienden y benefician a miles y miles de personas no fueran afectadas.

Pero evidentemente este tema del transporte y otros de infraestructura de la ciudad tuvieron que verse pospuestos derivado de un hecho que nos fue ajeno a todos y que no fue menor, fue una crisis severa que durante 2008, 2009 generó retrasos significativos en el proceso, pero ya en 2010 empezamos la recuperación y en 2010 se tomó la decisión de ir al esquema de movilidad del Metro, de la Línea 12 del Metro.

Yo diría, como lo señaló correctamente el diputado Adrián Michel, este gobierno partió de inicio con algo muy afortunado que me comprometo a hacerles llegar, que es la Encuesta Origen-Destino, porque teníamos una muy anterior rebasada completamente; entonces se contrató con recursos

metropolitanos, junto con el Estado de México, una encuesta que por lo menos puede ser una pequeña Biblia de la movilidad para diez años.

No obstante ello, se mandó a hacer una encuesta regional para ver si se justificaba la Línea 12 del Metro, aquí está el señor Director, que no nos deja mentir, y también podemos incorporarla a su conocimiento de esta Comisión, y la Encuesta Origen-Destino para justificar o no la Línea 12 del Metro nos dio como resultado la confirmación de los trazos generales que teníamos de la Encuesta Origen-Destino metropolitana, y por eso se tomó esa decisión, junto con el criterio que la SETRAVI, como lo establece la ley, está obligada a tener un Programa Integral de Transporte, un PITV. Entonces, nosotros tenemos un PITV que también está a su disposición, en donde todos los temas que estamos tocando aquí, incluido el del segundo piso, el de la Supervía, estaban visualizados.

Yo le puedo dar la certeza de que no ha habido en ninguna de estas decisiones ni un asomo de ocurrencia ni un asomo de improvisación, en todos los casos hemos partido de estudios serios para la definición de la propuesta de los diez corredores, que ahí está, que conoce el gobierno actual y que conoce el nuevo gobierno, con quien sí efectivamente apenas el día viernes acabo de tener una charla larga con el Jefe de Gobierno actual, el licenciado Marcelo Ebrard, con el Jefe de Gobierno Electo, Miguel Ángel Mancera, y un servidor, revisando todos los temas de la movilidad de la ciudad.

El doctor Miguel Ángel Mancera está en absoluto y pleno conocimiento de los temas que se han trabajado, de su grado de avance, de los temas que están todavía pendientes, de las dificultades que siguen apareciendo como el asunto de los taxis irregulares en las partes altas y está en pleno conocimiento del tema de movilidad, le diría hoy en día que el doctor Mancera es experto en temas de transporte y movilidad, o sea que creo que habrá buenas manos y buenas decisiones de parte del nuevo Jefe de Gobierno en esta materia.

Los datos de mantenimiento del metro, yo no quisiera abrumar a todos sobre estos asuntos, pero le ofrezco a usted y a la Comisión, de todos si hay voluntad, de que pueda haber una reunión que para nosotros es importantísimo porque se conoce muy poco y el trabajo que ha hecho el ingeniero Francisco Bojórquez, director general del metro, en lo que hace a mejorar las condiciones

de mantenimiento de los trenes, de la infraestructura física y por cierto en la recuperación de las entradas del metro del ambulante y de la inseguridad que comentaba el diputado Espino, son impresionantes.

De voz, inge, cuántas estaciones van reordenadas, llevamos 298 accesos liberados con señalización que se puede revisar, cuadrículada afuera de estas estaciones que se han ido limpiando por el ingeniero Bojórquez, y les digo todas estas cosas de detalle son importantísimas, las conoce, la dirige y las instruye el señor Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard, cada 8 días y no falta nunca al gabinete de transporte que lo componemos alrededor de 30 personas de los más altos niveles de las diversas responsabilidades de transporte, pero de otras áreas que son concomitantes, que tienen que ver, Obras, Medio Ambiente, por supuesto Finanzas, la Contraloría, la Oficialía Mayor, etcétera.

Entonces podríamos por supuesto hacer una presentación, inge, a la Comisión en su conjunto y en particular si nos lo acepta la diputada Laura Iraís, todo el programa de mantenimiento que es impresionante y los recursos que también son impresionantes. Son cosas que no se ven, pero que sí se sienten, porque basta subirse al metro, que cierro el corolario del comentario, cuando entró esta administración del licenciado Ebrard movíamos, lo sabe bien el diputado Espino, 4.5 millones y ahí estábamos estancados hace tiempo, en un consejo de administración del metro que me honro en presidir, felicitamos apenas, hará cosa de un mes al señor director y a todo el consejo de administración porque ya rebasamos los 5 millones, durante años estuvimos estancados en 4.5, aun cuando aumentaba el metro no aumentaba el número de usuarios y ahora producto de esa muy amplia gama de políticas de mantenimiento, con costos económicos muy altos, hoy se siente el metro más seguro en todo lo que es su infraestructura y sus trenes y también por cierto en el tema de seguridad que usted menciona, el metro tiene ya más de 3 mil cámaras instaladas de seguridad y se está avanzando muy rápidamente en la colocación de cámaras dentro de los trenes del metro, o sea el metro va a ser, nuestro metro va a ser el metro más vigilado del mundo, no hemos concluido la colocación de cámaras en los trenes, pero ya vamos muy aventajados.

En la sesión que les ofertamos que podamos tener para estos temas en particular, creo que ahí el señor ingeniero Francisco Bojórquez podrá darnos los datos perfectamente detallados.

El tema que le preocupa de las licencias, quiero comentarle que efectivamente hay un asunto pendiente de la tecnología que estamos utilizando como Gobierno de la Ciudad y que no son el dato que tiene usted, es un dato tomado oficialmente por falta de actualización, pero yo quiero compartirle que el número de licencias que hemos suspendido por alcoholímetro al día de hoy es de 2 mil 245 y licencias en proceso, sí, que es un hecho constitucional, nosotros tenemos que darle derecho de audiencia como usted conoce bien pues al infractor, o sea a la gente que se echó sus bebidas alcohólicas y fue detenido manejando. Entonces se tiene que desahogar ese derecho constitucional y por eso no es de facto, no es en automático.

De todas maneras sí estamos platicando y ahí traemos mil 612, lo cual nos permite decir que en casi todos estos casos se habrá de consumir la cancelación temporal, como lo establece la ley y tendremos un dato de 3 mil 857, que de todas manera sigue siendo bajo tomando en cuenta el número de 18 mil casos que registran los jueces cívicos y eso tiene que ver con una falta de actualización tecnológica que estamos revisando la Secretaría de Seguridad Pública, la Consejera Jurídica, Leticia Bonifaz y nosotros para poder hacer esto mucho más expedito y tener el mismo grado de sanción en seguridad pública y en SETRAVI que el que tiene Seguridad Pública al remitir a una persona que fue remitida por exceder los grados de alcohol permitidos.

Entonces el dato correcto es 3 mil 857 por 2 mil 245 ya consumada la suspensión y mil 612 en trámite y ofrezco una disculpa por la in actualidad que usted consultó y en la que nosotros estábamos, una disculpa por ello y muchas gracias.

Aquí tenemos, no la traemos ahorita, pero se la presento, los procesos y también le ofrecemos, si es el caso, una reunión en la SETRAVI con mucho gusto.

El tema que usted nos hace favor de comentar es un tema que también conoce muy bien el señor Director Guillermo Calderón y un servidor, decirle en

resumen es largo y complejo el tema, pero decirle a usted y a través por su conducto a los concesionarios de la ruta, que fueron integrantes de Ruta-11 y que entraron en calidad de socios a la Concesión de SAG en la Línea 2 del Metrobús, que nosotros estamos entregándoles a las personas que se están quejando dos, tres documentos para que puedan ejercer sus derechos legales plenamente.

Primero, el documento donde nosotros los reconocimos como integrantes de la Ruta-11, del ramal que fue incorporado a la Línea 2 del Metrobús.

Segundo, que tan los reconocemos que les dimos 100 mil pesos de bonos de chatarrización por su microbús y que ellos nos firmaron de recibido los 100 mil pesos y nosotros les firmamos de recibido su microbús.

Tercero, que tenemos el documento jurídico por el cual se justifica que entró a chatarrización ese vehículo que pertenecía a estos compañeros.

Todos estos papeles, estos documentos les van a permitir justificar el hecho de que son parte de la empresa SAG.

Decirle que la SETRAVI a diferencia de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje o de la Junta Federal, no tiene facultades legales para calificar el registro de las empresas, tomamos nota solamente.

Entonces no quiere decir que nosotros no estamos conscientes de que hay ahí un tema pendiente y podría yo hasta decir sin faltar a mi conciencia social, sino por ella misma decir, creo que sí es una injusticia el que no estén incluidos y el que hubiese una negativa a incluirlo con la empresa, pero tenemos tantos documentos a la mano que es imposible que se consume un acto de esa naturaleza, y también le ofrezco entregarle estos documentos a usted, toda vez que lo ha planteado y por su conducto hacérselos llegar a los compañeros interesados.

Por sus preguntas y opiniones, muchas gracias, diputada Laura Iraís.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, señor Secretario. A continuación damos el uso de la palabra a la diputada Laura Iraís para que pueda ejercer su derecho a réplica, por un término no mayor a 3 minutos.

Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA LAURA IRAIS BALLESTEROS MANCILLA.- Muchas gracias, diputada Presidenta.

Muchas gracias, señor Secretario, por su amabilidad y su profesionalismo para contestar estas preguntas.

La pregunta relacionada a las variables que definen las decisiones en materia de transporte y movilidad en la ciudad, la ocasiona no la preocupación de enlazar en ella o la ocurrencia, sino el conocer sus variables de decisión que nos permite conocer a nosotros la visión que tiene el gobierno en materia de movilidad y de transporte, por eso es importante saber cómo los ponderan porque eso nos habla. Perfecto, muchas gracias.

El próximo Jefe de Gobierno encontrará en el grupo parlamentario del PAN una agenda a favor de la movilidad de la ciudad con una visión integral que permita a la gente disminuir sus tiempos de traslado de una forma segura, cómoda y a buen precio, esta visión debe ser transversal en cada acción. Es por ello que nos gustaría conocer y lo podemos platicar por supuesto en las reuniones que usted ha abierto amablemente, ¿por qué el Centro de Transparencia Modal no ha incorporado el sistema de ECOBICI, el recién inaugurado, y si existe algún plan para incorporarlo?

No quiero parecer monotemática, pero este tipo de acciones son fundamentales para impulsar, pero sobre todo para hacer la declaración a la ciudadanía sobre el interés del gobierno a la transversalidad, una vez más en impulsar nuestra libertad y nuestro derecho a elegir el medio de transporte por el cual nos queremos mover.

Quiero también hacer la entrega, señor Secretario, por aquí tenía yo un documento, sobre nuestra labor principal como legisladores es representar a los ciudadanos y hoy las tecnologías nos permiten estar en contacto con ellos de manera constante, rápida y sobre todo con mucha retroalimentación.

Me tomé la libertad de levantar una encuesta en redes sociales desde el jueves de la semana pasada para preguntar: ¿Cuáles son los medios sobre los cuales la gente se mueve más; si considera seguro o no el Sistema de Transporte; si combina o no y con qué vehículo combina el transporte?

Después en materia del sistema de puntos con las licencias: Si están enterados o no, donde el 93 por ciento nos dijo que sí y si hay sido aplicado algún tipo de sanción o de cancelación o un procedimiento de suspensión, y el 70 por ciento ha dicho que no.

Independientemente estos son usuarios de redes sociales, sabemos que es un universo muy reducido, pero sí me comprometí con ellos a hacerle entrega a usted de este sondeo para que usted pueda tenerlo y consultarlo. Con esto estaría yo concluyendo.

Señor Secretario, el Gobierno del Distrito Federal ha dado muestras claras de saber hacer política y eso también lo reconocemos, por encima de los intereses de algún tipo de color a favor de la gente, y eso también he de reconocerlo.

Muestra de eso es la Línea 12 del Metro, que en alguna parte de su inversión estuvo apoyada fuertemente por el gobierno federal o por recursos federales. Señor Secretario, yo quiero felicitarlo por su trabajo, quiero también darle las gracias por estar aquí con nosotros compartiendo estas preguntas, estos ejercicios son necesarios para poder construir y consolidar nuestra democracia.

Quiero felicitarlo también por haber encabezado la Secretaría de principio a fin, sabemos que eso no es nada sencillo y usted ahí estuvo dignamente representándolo y le agradezco de verdad de corazón sus respuestas.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputada Laura Iraís. A continuación vamos a dar el uso de la palabra al diputado Antonio Padierna, hasta por un término no mayor de 5 minutos para que formule sus cuestionamientos.

Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO ANTONIO PADIERNA LUNA.- Gracias. Prometo ceñirme al tiempo.

Señor Secretario, ya alguna de las preguntas las han formulado. Sin embargo, yo quisiera nada más precisar algunas cosas.

En el tránsito que vamos a vivir de la sustitución del parque vehicular que hoy ocupan los microbuses a los autobuses, hay algunas cuestiones que en base precisamente a nuestro carácter y a nuestra conciencia social debemos vigilar,

debemos estar al pendiente. El primer asunto es el asunto del desempleo en que pudieran caer las personas que hoy conducen un microbús si van a ser absorbidos totalmente por las empresas concesionarias.

Otra de las partes en este mismo tema, es el tema de evitar o qué peligro corre o qué riesgo corre el Gobierno de la Ciudad de caer en las garras de los concesionarios como en otros tiempos y que se conviertan en rectores del transporte público en la ciudad, que impongan tarifas, que impongan rutas, que impongan todo ese tipo de cosas que finalmente nos interesa saber.

Por otro lado, saber el tiempo que se ha de invertir en esta sustitución total hasta que haya una circulación completa de autobuses en la ciudad.

En este mismo sentido, el asunto del establecimiento de la Tarjeta de Ciudad, una tarjeta única para el servicio del transporte en la ciudad. Preguntar si esta tarifa puede llegar a ser una tarifa única, si se va a ir incrementando paulatinamente, si va a ir empatada en los incrementos en relación con la inflación y con el incremento de los salarios que percibimos los capitalinos.

También saber cómo ha sido aceptada tanto por los usuarios como por los trabajadores de los distintos gremios y por los mismos inclusive sindicatos y representantes de estos, además sabemos que con este mecanismo se van a generar una serie de economías, se va a evitar la fuga de recursos, se incrementará la recaudación y consecuentemente esto traerá la proporción de un mejor servicio.

Finalmente quiero comentarle también, porque nos interesa saberlo, tenemos una problemática en la Gustavo A. Madero, que el servicio de RTP no está cumpliendo con su función, se invierte mucho tiempo en los traslados de un lugar a otro, muchas colonias, sobre todo las zonas más populares se ven afectadas, y eso obviamente se traduce en un movimiento eficaz de la movilidad de las personas en esta zona.

Ojalá y nos pudiera precisar estos datos.

Por sus respuestas, gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Antonio Padierna Luna. A continuación, daremos el uso de la palabra al señor Secretario para que pronuncie su contestación. Adelante.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputada Presidenta.

Diputado Antonio Padierna, compañero, amigo, muchas gracias.

El programa que se está dejando sembrado para que el proceso de transformación del transporte público colectivo concesionado se dé manera acelerada en la próxima administración, genera no solamente un cambio en la movilidad sino también genera distintas condiciones de empleo.

Las empresas que hoy en día están operando los corredores existentes, todas ellas tienen y contratan dentro de sus propios agremiados compañeros, familiares, choferes, que pueden en nuevas condiciones ya de instituciones legalmente incorporadas al mercado formal de la economía desde el transporte, pues participar de empleos legales, reconocidos.

Es evidente que muy probablemente la totalidad de las personas que participan de un servicio que esencialmente es informar, como el que conocemos hoy en el transporte concesionado, el nuevo esquema legalizado no alcance a absorber al cien por ciento, pero sí integra yo creo que a la mayor parte de las personas que viven de esta manera, integrados al transporte público; y obviamente cada uno de estos corredores dependiendo su tamaño tiene diversos empleos, que contrata administrativos, mecánicos, de limpieza, de supervisión, de operación, etcétera, de administración.

Entonces, ciertamente vemos probablemente disminuir el número de personas que prestan el servicio de chofer, pero vemos aumentar otro tipo de empleos, todos ellos de carácter formal. Entonces, no tengo los datos puntuales de caso por caso cómo se han consumado los ejemplos, pero me queda claro esto que estoy señalando y por ello creo que es una modalidad que es importante mantener, porque nos va a permitir justamente, diputado, que los choferes ahora al ser asalariados, no ser trabajadores a renta, que tienen que pagar en la noche implacablemente la cuota, tiene que llenar el tanque de combustible y

lo que le resta es para su familia, eso es lo que genera las condiciones arbitrarias en la operación del transporte que conocemos hoy.

Entonces, ciertamente puede haber algún grado de lesión al número de empleos informales que se genera en la informalidad en la que se opera hoy en día el transporte concesionado, pero me parece que se ganan muchísimas más cosas, sin que sea grave el trastocamiento de la producción de desempleados, por decirlo de esa manera, que es el fondo de su pregunta. Entonces, creo que eso no sucede y que a cambio de alguna parte que sí se concreta de esa manera se obtienen muchos beneficios para la ciudad, para los propios choferes que son contratados y para otras personas que intervienen estos nuevos corredores.

El programa como está concebido impide dos cosas: impide que volvamos al esquema de monopolios. Acordémonos que existieron los grandes monopolios privados, que justamente ante esos grandes monopolios privados hubo la necesidad de la nacionalización o la estatización del transporte público y dio paso a lo que conocimos como Ruta 100, después desgraciadamente se tiró el agua sucia con todo y niño, se cerró Ruta 100, que era un extraordinario sistema de transporte, organizado correctamente en la ciudad, con autobuses, y al cancelarse esto nos fuimos 30 años para atrás y hoy tenemos el microbús.

Pero para sustituir Ruta 100 abrieron paso a las combis, después de las combis al micro y ahorita estamos en una nueva etapa, pero acordémonos que estábamos en un sistema ordenado correctamente en Ruta 100 con autobuses. Entonces, ahí hubo un retroceso en muchos sentidos muy grave para la ciudad.

Entonces, no hay condiciones para que haya nuevos monopolios porque cada corredor genera una nueva sociedad mercantil y al mismo tiempo incluso desagrega de las grandes rutas elementos que hacen que no vayan a existir condiciones de que la ciudad se vea amenazada en ningún sentido, pero obviamente las rutas ya no las van a poder definir nadie más que el proyecto que hay.

¿Qué le entregamos al doctor Mancera hace unos días que nos reunimos? Un programa de 36 corredores que están diseñados, otra vez, porque no hay ocurrencia, o sea ya sabemos dónde van los corredores de transporte, sin

alterar el proyecto de llegar a 10 rutas de Metrobús, es decir están complementarias las casi 40 rutas de corredores más las 6 rutas y puede crecer 2 o 3 más, o las que las nuevas autoridades definan para Metrobús, entonces eso está ahí ya garantizado.

La tarjeta de ciudad podrá ir asumiendo poco a poco la integración del resto de los modos, en noviembre se integra el tren ligero, después tendrá que participar obviamente transportes eléctricos en los trolebuses, RTP y también los corredores de concesionados, porque la tarjeta de ciudad va a ser un instrumento, va a ser una herramienta fundamental en la garantía de la transformación del transporte público y obviamente tiene la ventaja de que puede tener incrementos de centavos. Hoy en día si ustedes quieren incrementar 11 centavos pues vamos a encontrar que fracciones de centavos prácticamente no hay en circulación en el país, entonces son problemas. Esos problemas con una tarjeta de prepago, una tarjeta inteligente, desaparecen.

Creo que el tema de la tarifa única es un tema de largo plazo, digamos es una utopía dicho desde el día de hoy, pero el mundo se ha movido y ha avanzado con base en utopías, entonces se tiene que llegar a una integración tarifaria, puede ser una tarifa única necesariamente, pues puede serlo como es el algunos países, pero en donde entonces se paga por distancia, no por un viaje independientemente del trayecto, en fin. Es un tema muy importante que si ustedes lo abren a la reflexión, decía yo en la perspectiva de modificar y garantizar en ley el tema tarifario, ahí van a abrir un tema que es interesantísimo, importantísimo y que hoy en día pareciera que es solamente de eruditos y de gente muy técnica, que sí lo es también y por supuesto, pero donde se requieren muchas opiniones y reflexiones para ver si privilegiamos el pago por distancia, por el de persona, qué distancia merece qué pago, donde se puedan administrar los subsidios, o sea la tarjeta como tal va a poder administrar todo eso, ahora en sí misma no, pues la tarjeta es un plástico, quién tiene que ayudar a resolver eso, pues sí en buena parte el gobierno, en buena parte ustedes como diputados de la Asamblea Legislativa.

El tema de RTP en general yo le diría, aquí está el compañero, el licenciado Arturo González de RTP, sí traemos un problema de circulación de flota, también es parte de un debate que hay que dar. Sí queremos mantener que

RTP atiende a los sectores más marginados, a 2 pesos, lo peor que le podemos hacer a la gente es no darle servicio, si a lo mejor se mejorase un poquito la tarifa de RTP y tuviera mejores ingresos, a lo mejor estaríamos ofertando un servicio mejor, pero es otro debate, no crean que es una decisión y una cosa técnica, ya lo hemos debatido nosotros, alguna vez planteamos por qué no subir un pesito a RTP y hubo alguien que nos dijo no, eso está muy mal porque eso afecta a los sectores populares, y la otra reflexión es, oye pero la peor manera de afectar al sector popular es no dándole el servicio. Entonces hay un debate muy interesante, es social, es económico, es político y también acaba siendo de movilidad.

Entonces hoy en día tenemos que decirlo porque además ha estado en los medios últimamente y ustedes lo saben, además, diputado, es su territorio, nos lo está planteando porque hay una queja de sus vecinos, entonces no podemos ocultar el tema que traemos y que lo ponemos abiertamente también a la reflexión de ustedes. Qué cosas justas que no impliquen decisiones ni populistas que paralicen el servicio, ni decisiones que hagan caso omiso de que RTP fue diseñada para prestar el servicio a los sectores más pobres de las partes altas de la ciudad conectándolos con los modos de transportes centrales.

Sin embargo y en conclusión qué le decimos, diputado Antonio Padierna, que junto con el compañero Arturo podemos revisar la singularidad del caso de Gustavo A. Madero, y le ofrecemos, Arturo, que podamos hacer contacto con el diputado y en lo que podamos atender la demanda pues lo vamos a hacer.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor Secretario. A continuación daremos el uso de la palabra al diputado Antonio Padierna Luna a efecto de que pueda ejercer su derecho a réplica por un término no mayor a 3 minutos. Adelante diputado.

EL C. DIPUTADO ANTONIO PADIERNA LUNA.- Muchas gracias.

Señor Secretario definitivamente yo quiero felicitarlo porque esta comparecencia se ha llevado con mucha tranquilidad, de un modo terso, inclusive de reconocimiento por los compañeros de los distintos grupos

parlamentarios, lo cual habla del trabajo que se ha hecho al interior de la Secretaría. Sin embargo eso nos deja claro a pesar del reconocimiento que se hace de que aún quedan muchísimas cosas por hacer.

Yo quisiera solamente comentar algunas, sobre todo porque hoy no podemos, ninguno y menos de los que estamos aquí presentes porque tenemos participación en ello, exculparnos de los problemas que nos han heredado la ciudad, nos heredaron muchísimos problemas y que hoy pareciera que forman parte de problemas generados en esos últimos gobiernos en la ciudad, por ejemplo el hecho del ambulante; el ambulante no fue generado en estos años. Es todo un problema histórico, igual las invasiones de las estaciones del Metro, de los vagones inclusive, por eso hoy pretender deslindarse de ello y decir que es responsabilidad del gobierno, pues me parece que es un discurso verdaderamente falso.

La Ciudad no había tenido obra durante muchos años, que también no son los mismos que los gobiernos perredistas han asumido; los gobiernos priístas precisamente fueron las que la abandonaron y hoy que se está modernizando la critican, inclusive el asunto de los segundos pisos es duramente criticado y bueno habría que señalar que a Peña Nieto le fascinó tanto que empezó a construirlos para conectar el Estado de México con la Ciudad y así sucesivamente.

Yo creo que ahora quien va a asumir la dirección del Gobierno Federal no nos utilice a la Ciudad de México como rehén y efectivamente le destine suficiente presupuesto para que las vialidades, el transporte, el Metro y todo continúe su creación y su crecimiento para brindar buenos servicios en la ciudad.

Quiero finalmente, bueno quiero mencionar otro caso que a mí, soy del territorio precisamente, me preocupa, hay un proyecto ahí de una obra metropolitana para conectar al Estado de México con el Distrito Federal en esa zona tan importante de Gustavo Baz y Aquiles Serdán, es una obra que se ha quedado abandonada por más de 3 años que por cierto le corresponde ejecutarla al Estado de México y es precisamente un punto neurálgico porque por ahí se desahoga y se introduce a la Ciudad miles de personas y eso se ha abandonado y no ha sido culpa de la Ciudad.

Finalmente yo quiero decir que efectivamente por el tema de nuestra conciencia social y por nuestra lucha que hemos venido dando durante años, pareciera que a algunos nos preocupa mucho el tema de las concesiones. En efecto sí nos preocupa el tema de la concesión, sí, siempre que sustituya el interés público, el beneficio colectivo si se va a sustituir no la queremos.

Nosotros estamos y somos y compartimos que la izquierda no está peleada con la inversión privada y creemos que todo este tipo de concesiones cuando traiga beneficios públicos será bienvenida, que esté vigilada, que esté regulada y que esté siempre bajo la directriz del gobierno en beneficio colectivo. Entonces de esa manera nosotros creo que podemos compartir que este tipo de servicios se proporcionen no solamente en el asunto del transporte, hay muchos más, muchos más que la Ciudad definitivamente por su escaso presupuesto no ha atendido con la amplitud que se requiere o la demanda que se exige. Definitivamente así ha sido.

Pero queremos nosotros dejar en claro que esta Ciudad tiene que transitar a una ciudad moderna, a una ciudad que ofrezca servicios de primer nivel y además acorde a las necesidades de quienes aquí vivimos.

Muchas felicidades, muchísimas gracias por acompañarnos este día y pues estamos en contacto con usted. Hay una cita por ahí para ver lo de la chatarrización.

Muchísimas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, diputado Antonio Padierna. Acto seguido, vamos a conceder el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad, Raúl Armando Quintero Martínez, para que nos pueda emitir un mensaje final.

Adelante, Secretario.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Muchas gracias, diputada Presidenta Claudia Cortés.

Compañeros diputados, amigos, en la tarea que el señor Jefe de Gobierno nos encomendó desde el día 6 de diciembre del 2006, hemos tenido la oportunidad de estar buscando contribuir y operar lineamientos, orientaciones, instrucciones que el Jefe de Gobierno ha tenido, y yo quiero en primer lugar compartir con

ustedes el reconocimiento, mi reconocimiento personal y como funcionario a la visión impresionantemente modernizadora que caracteriza el licenciado Marcelo Ebrard y que tuvo a bien instalar el Comité de Transporte y participar en él con una disciplina pues que llama la atención cada viernes viendo detalles, viendo cosas importantes, pero viendo y supervisando detalles que parecería que no son temas que ve un Jefe de Gobierno, pero que este Jefe de Gobierno sí ve y sí vio.

Por eso hay, creo los resultado que son a la vista, que son números duros, que todo está visible, tocable, disfrutable, dejando en claro que estamos concientes y lo decía yo en mi intervención, pues que quedan muchos temas pendientes.

Logramos al final de la administración, quiero compartirles, nos llevó más o menos 28 meses construir el programa integral de transporte Colectivo, que la Asamblea Legislativa, la V finalmente aprobó el 21 de agosto de este año.

El 17 de septiembre en una reunión del Gobierno del Distrito Federal, al Secretaría de Finanzas, SETRAVI y Nacional Financiera, concretamos la transformación del FIFINTRA, que es el Fondo de Chatarrización Actual, en un acuerdo para su transformación que nos permita que se consolide la llegada de los recursos, que quiero recordar, no van a bajar en automático, sino que ustedes tienen que cada año y este año tienen que cuidar que baje el 4.5 de los recursos de remanentes, de recursos federales a este fondo para que se haga posible el proceso que estamos diciendo acelerado de modernización del transporte público, porque sin recursos pues el programa ahí está, pero no podrá concretarse.

Compartirles que apenas el 19 de octubre firmó el Jefe de Gobierno y el Director General de Nacional Financiera, la conclusión de todos los elementos, los lineamientos, los reglamentos para poder operar este nuevo fideicomiso y compartirles que entonces estamos absolutamente listos para que sea aprovechable desde ya, desde ahora, desde 2012 este nuevo programa de modernización del transporte público y que evidentemente podrá hacerse de una manera mucho muy rápida y acelerada a partir de que se cuenta con este instrumento, que no fue sencillo de elaborar. No hay en el país otra herramienta de esta naturaleza y seguramente a partir de ahora en otras entidades del país también podrán empezarse a tomar nota de este esfuerzo importantísimo.

Por tanto pedirles, diputados de la Comisión de Transporte, que este tema lo tengan pues a la mano porque es, creo yo, el tema de temas en adelante, porque cada que hay un accidente hay un impacto social muy grande, y entonces en la medida en que retrasemos la transformación de, no sólo el cambio de los microbuses por autobuses nuevos, sino del sistema de operación y de las reglas de la operación, pues vamos a quedar expuestos a que cada que haya un accidente o que se atropelle a una persona y si hay un fallecido, el impacto social es muy grande, se los puedo decir con 6 años de experiencia, es muy muy grande.

Entonces todo lo que hagamos para acelerar este proceso que requiere estos recursos, pues es muy importante y está en manos de ustedes.

Segundo comentario. Quiero compartirles, para que ustedes tengan también muy claro, desafortunadamente esta administración no pudo contar con recursos federales para el transporte. En el Gobierno Federal hay un organismo que se llama FONADIN, es el Fondo Nacional de infraestructura, que se supone que apoya proyectos de infraestructura casi por todos lados, entonces en el caso de la Ciudad de México no hubo manera de que nos pudieran apoyar.

Va a haber un cambio de partido en el Gobierno Federal, pero más que verlo como un tema partidario hay que verlo como ciudad, como corazón de la patria, que es el Distrito Federal, y que haya condiciones para que no se justifique, no se acepte ninguna mezquindad presupuestal para que esta ciudad, que es la que mayor aporta del Producto Interno Bruto Nacional, pueda seguir jalando la economía del país y la modernización de su transporte, que es un coadyuvante esencial para ello, pues lo logre.

Entonces segundo comentario es que ustedes tengan conciencia y ayuden en la gestión ante las instancias federales para que el FONADIN pueda o la nueva organización que lo sustituya, si lo sustituyen, pueda destinarle recursos al transporte público de Metrobús y si también apoya al trolebús mejor, y si apoya al Metro pues también mejor. Todo lo que sea posible a la ciudad, porque es infraestructura, sería bienvenido.

Finalmente, decirles, y aprovechando la oportunidad, si me disculpan el abuso de hacerlo ante todos ustedes como diputados, ante mis compañeros de la Secretaría, compañeros dirigentes de organizaciones de transporte colectivo y de taxi que están aquí, a mi esposa, a mi hija, que me hicieron el honor de acompañarme, decirles de cara a la ciudad, de frente, que agradecemos en primer lugar el apoyo que nos brindaron mis compañeros Directores de los organismos, Francisco Bojórquez, un entrañable amigo de mucho tiempo, no de ahora de los cargos sino de mucho tiempo, que en su labor de Director General del Metro nos enseñó, como siempre, muchísimas cosas.

Por supuesto a Guillermo Calderón, un ingeniero obsesivo en el trabajo, que solamente eso explica la eficiencia que valoran tan bien los ciudadanos de la ciudad, un obsesivo del trabajo, con un nivel de eficiencia que también reconozco y quiero agradecer públicamente.

A mi compañero, mi amigo también de mucho tiempo, Rufino H. León, que ha sabido transformar un organismo que parecía envejecido y ya nos querían devolver a la época de los tranvías y de las mulitas. El va a poder entregar a la nueva administración un sistema renovado, repotenciado, quizás con falta de recursos, no quizás, le quito el quizás, con falta de recursos que la hubieran hecho más grande y más eficiente, pero que del servicio que él recibió al que hoy va a entregar, ustedes van a dar cuenta también ahora que inaugure la repotenciación de estos trolebuses, y que seguramente los vamos a invitar, darán cuenta del cambio radical que ha logrado el compañero Rufino en esto. Rufino, muchas gracias por tu apoyo todo este tiempo.

Al compañero Arturo González y a su anterior directora, hoy diputada, amiga, compañera de ustedes y mía, la arquitecta Ariadna Montiel, por echar a andar un esfuerzo muy grande con recursos muy bajos y un servicio de altísima importancia social en RTP. Muchas gracias, compañeros.

Decirles a todos ustedes que vamos a poder el 4 de diciembre entregarle buenas cuentas de nuestro trabajo a la ciudad, que ha sido un periodo muy, muy desgastante, muy difícil, con muchísimos grados de dificultad, pero que puedo yo decir delante de mi hija, de mi esposa, a los diputados, a mis amigos, a la ciudad, que salimos con la cara en alto, con la cara y las manos limpias. Creo que la labor la hemos cumplido.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Muchas gracias, señor Secretario. Siguiendo con el formato de esta comparecencia aprobado por la Comisión de Gobierno, me permito concluir la misma manifestándole lo siguiente.

Como todos sabemos la Ciudad de México durante el periodo 2006 a la fecha ha tenido importantes logros en materia de movilidad, transporte y vialidad. El eje principal que guió las acciones del Gobierno del Distrito Federal fue la decisión de acotar el uso excesivo del automóvil particular mediante políticas y estrategias de planeación, construcción de nuevas líneas de transporte público masivo, de elevada y capacidad y calidad, en carriles confinados, permitiendo así una reducción importante en los tiempos de traslado, un aumento de suficiencia y comodidad para los usuarios.

En suma, podemos decir que en la capital de la República se ejerció el presupuesto más alto en la construcción de infraestructura vial y modos de servicio público de transporte de pasajeros, colocándose indudablemente a la vanguardia en esta materia en todo el país.

Prueba de ello es la construcción de la Línea Dorada del Bicentenario, que por su magnitud y complejidad es una de las obras públicas más grandes de México, en la cual se han resuelto satisfactoriamente difíciles problemas de planeación, diseño y construcción.

Es conveniente enfatizar que el Metro debe mantenerse como el programa social de mayor envergadura y que subsidia con 6.6 cada viaje a los usuarios, que dados los incrementos mensuales de las gasolineras, diesel, aceites, aditivos y refacciones para todo el servicio público de transporte de pasajeros, es importante abrir la discusión sobre la definición y construcción de un verdadero sistema integral de tarifas y formas de pago, por lo cual esta Comisión que honro en presidir impulsará todo un proceso legislativo para elaborar un nuevo ordenamiento.

Al respecto saludamos la puesta en marcha y emisión de dos millones de unidades de la Tarjeta Multimodal como forma de pago en el Metro y Metrobús, misma que propondremos se amplíe a todos los modos del servicio público de transporte de pasajeros con los objetivos fundamentales de homologar la tarifa,

como lo establece la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente, para contribuir al ahorro y al pago exacto de las tarifas por parte de los usuarios.

Cabe anunciar aquí que otras líneas fundamentales de nuestro trabajo legislativo como Comisión será la integración de todos los aportes en un solo diagnóstico y pronóstico de movilidad en la Ciudad de México y en su Zona Metropolitana; la discusión y elaboración de las reformas e iniciativas de nuevas leyes para actualizar el marco jurídico en la materia y la promoción decidida del Plan Mundial para el Diseño de Acciones para la Seguridad Vial 2012-2020 de la ONU en el ámbito de nuestra competencia.

Todas y todos los integrantes de esta Comisión de Transporte y Vialidad debemos reconocer los avances palpables de esta administración que concluye.

El incremento de las líneas del metro y del metrobús, en el caso de este último con un 350% de crecimiento, el programa Ecobici con sus más de 30 mil usuarios al día, el énfasis en el fortalecimiento del transporte eléctrico y la puesta en marcha de los taxis eléctricos; la construcción y mejoramiento de las vialidades, entre otras, el circuito interior, la autopista urbana en su tramo sur, norte, poniente, los bajopuentes de Constituyentes, los corredores Cero Emisiones y miles de kilómetros de vialidades primarias y secundarias; la conversión de asociaciones de concesionarios en verdaderas empresas de transporte con la puesta en marcha de los 8 corredores; la sustitución de más de 90 mil taxis de un total de 134 mil que se encuentran registrados en la Secretaría de Transportes y Vialidad; el apoyo decidido a los programas enfocados a disminuir la violencia contra las mujeres y comodidad de viajar en un transporte seguro, como principal ejemplo el programa Atenea.

Finalmente, las y los integrantes de esta Comisión no dudamos que la próxima administración del Gobierno del Distrito Federal deberá priorizar todas las políticas, estrategias, programas y acciones gubernamentales para definir y construir un verdadero sistema integral de movilidad, transporte y vialidad para la Ciudad de México y el área metropolitana, así como proponer los presupuestos necesarios y suficientes que hagan realidad dicho objetivo

fundamental. Por nuestra parte comprometemos toda nuestra voluntad y capacidad para contribuir a la consecución de tal objetivo.

No habiendo más asuntos a tratar y siendo las 17 horas 45 minutos de este miércoles 24 de octubre de 2012, se cierra legal y formalmente la sesión de trabajo de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, para la comparecencia del Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez.

Se les solicita a los diputados designados de la comisión de cortesía tengan a bien acompañar al señor Secretario a su salida del salón, no sin antes agradecer la asistencia de todos y cada uno de los miembros de la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Gracias.

