

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisiones Unidas de Desarrollo e Infraestructura Urbana, Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica y de Transporte y Vialidad

Ing. Enrique Horcasitas Manjarrez,

Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal

Comparecencia

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Salón Heberto Castillo

10 de febrero de 2010

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Muy buenos días, diputadas y diputados, gracias por su asistencia.

Convocamos a esta sesión de trabajo en cumplimiento al resolutivo del pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, en su sesión del 24 de noviembre del 2009, para que se lleve a cabo la comparecencia del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, ante las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe acerca del estado actual en el que se encuentra el proyecto de la Línea 12 del Metro y se precisen las razones técnicas y financieras que llevaron a modificar el trazo original, así como el impacto urbano, vial, ambiental y financiero que ha generado tal decisión.

En esta ocasión, pedimos al diputado José Alberto Couttulenc Güemez, Presidente de la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, funja el día de hoy como Secretario, por lo que le pedimos, por favor, proceda a pasar lista a las y los 23 representantes populares integrantes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO JOSE ALBERTO COUTTULENC GUEMEZ.-

Por instrucciones de la Presidencia, se procede a pasar lista de asistencia.

(Pasa lista de asistencia de las tres Comisiones)

Diputado Presidente, hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. Se abre esta sesión de trabajo y en virtud que todos cuenta con su orden del día, le solicito al diputado Secretario dar lectura del mismo.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, doy lectura al orden del día de esta sesión de trabajo convocada para hoy 10 de febrero de 2010 a las 10:00 horas en este salón.

1.- Lista de asistencia

2.- Verificación y declaración del quórum legal

3.- Lectura y en su caso del orden del día

4.- Lectura del formato de comparecencia

5.- Comparecencia del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez ante las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe acerca del estado actual en el que se encuentra el Proyecto de la Línea 12 del Metro y se precisen las razones técnicas y financieras que llevaron a modificar el trazo original, así como el impacto urbano, vial, ambiental y financiero que ha generado tal decisión.

Se pregunta a las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, si es de aprobarse el orden del día. Los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Yo tengo una duda antes de pasar a este tema. Sí me quedo duda referente al quórum, de qué manera determinamos que tenemos quórum suficiente.

EL C. PRESIDENTE.- Les voy a leer el fundamento. En las reuniones de trabajo no precisamente se requiere quórum legal. Si me dan oportunidad.

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Es que es diferente reunión de trabajo a comparecencia.

EL C. PRESIDENTE.- Le pido a la Secretaría se sirva ayudarme dándole lectura al artículo 26 párrafo tercero.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, damos lectura al artículo 26 párrafo tercero. *Sólo en los casos en que se deban celebrar reuniones cuyo objeto sea obtener información de algún grupo o una institución, se puedan llevar a cabo reuniones de trabajo sin necesidad de integrar quórum y no serán contabilizadas las inasistencias para los efectos de las sanciones respectivas. Lo anterior previo acuerdo de la Mesa Directiva.*

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. No obstante lo anterior, les informo que hay en la lista de asistencia 12 de 23 firmas, es decir, la mitad más uno.

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Pero es quórum por Comisión y estamos hablando que aquí habemos representadas tres comisiones.

EL C. PRESIDENTE.- En el caso del diputado Sánchez Camacho, es integrante de la Comisión de Medio Ambiente e integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad.

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Está bien, yo nada más para que no incurramos en algo que esté fuera de la reglamentación, toda vez que hace aproximadamente dos semanas en una sesión parecida, en una comparecencia del Delegado de Alvaro Obregón, de una manera muy pronta, a los 15 minutos decretaron que al no existir quórum, se cancelaba la comparecencia del Delegado.

Nada más para que homologuemos criterios y se haga del conocimiento de todas las comisiones que cuando se trate de comparecencias no es necesario el quórum correspondiente, porque en algunas ocasiones se toma una decisión y en algunas otras. Yo sé que no dependió de la decisión de ustedes, pero para que quede asentado.

EL C. PRESIDENTE.- Cómo no, se toma nota.

Estábamos precisamente en la votación, diputado Secretario. Le pido le consulte a las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica si es de aprobarse el orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Aprobado el orden del día, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. En virtud que se ha aprobado el orden del día y antes de abordar al punto 4 del mismo, solicito se designe a comisión de tres diputados, a efecto que inviten a ingresar al Director General compareciente a este salón para brindarle la bienvenida.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia se procede designar a la comisión de tres diputados:

Diputado Juan Pablo Pérez Mejía, diputada Aleida Alavez y diputado Fernando Rodríguez.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario.

(La comisión de cortesía cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Diputadas y diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica; ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal; representantes de los medios de comunicación; ciudadanas y ciudadanos: Buenos días.

A nombre de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, es grato saludarlos a todos y todas y también dar la bienvenida a este Recinto legislativo al Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, y a su equipo de trabajo.

El Pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, en su sesión del pasado 24 de noviembre aprobó la proposición con punto de acuerdo por el que se aprueba la comparecencia del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, ante las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe acerca del estado actual en el que se encuentra el Proyecto de la Línea 12 del Metro y precise las razones técnicas y financieras que lo llevaron a modificar el trazo original, así como el impacto urbano, vial, ambiental y financiero que ha generado tal decisión, que presentaron los diputados del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, Federico Manzo Sarquis y Juan Carlos Zárraga Sarmiento.

Como dice en su página electrónica, el Proyecto Metro del Distrito Federal es un órgano que se ha preocupado por informar y vincular a los ciudadanos con las actividades que realiza, haciéndolos partícipes de la información del proyecto y de la obra, así como sus alternativas y sugerencias viales con el fin de facilitar el acceso a su destino, además contribuir al desarrollo y ordenamiento del transporte metropolitano, así como la mejora de la calidad de vida de los usuarios, son algunos estandartes con los que se rige el Gobierno del Distrito Federal y con los que estamos comprometidos.

Con ese propósito y con el fin de profundizar un diálogo respetuoso entre este órgano legislativo y el órgano desconcentrado adscrito a la Secretaría de Obras del Gobierno del Distrito Federal, responsable de la planeación hasta la construcción y equipamiento de la infraestructura para la ampliación de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro, todo con fin de consolidar y extender los beneficios sociales para la absoluta mayoría de las y los habitantes del Distrito Federal, reitero la bienvenida al Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez.

Solicito al diputado Secretario proceda a desahogar el punto 4: lectura del formato de la comparecencia de nuestro orden del día.

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

Formato para la comparecencia del Director General del Proyecto Metro Línea 12.

1.- El Presidente le da la palabra por un tiempo máximo de 20 minutos al Director General del Proyecto Metro Línea 12, Enrique Horcasitas Manjarrez, para que presente el informe solicitado.

2.- En la primera ronda de oradores, una diputada o diputado de cada uno de los grupos parlamentarios representados en las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, hará uso de la palabra por un tiempo máximo de 5 minutos para formular sus preguntas en el orden siguiente: Partido Verde Ecologista de México, Partido del Trabajo, Partido Revolucionario Institucional, Partido Acción Nacional, Partido de la Revolución Democrática.

3.- El Presidente le dará la palabra por un tiempo máximo de 20 minutos al Director General del Proyecto Metro Línea 12, Enrique Horcasitas Manjarrez, para que responda las preguntas de las y los representantes populares.

4.- En la segunda ronda de oradores una diputada o diputado de cada uno de los grupos parlamentarios representados en las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica hará uso de la palabra por un

tiempo máximo de 5 minutos para formular sus consideraciones a la primera ronda de preguntas y formularán nuevas preguntas según el orden siguiente: Partido Verde Ecologista de México, Partido del Trabajo, Partido Revolucionario Institucional, Partido Acción Nacional, Partido de la Revolución Democrática.

5.- El Presidente le dará la palabra por un tiempo máximo de 20 minutos al Director General del Proyecto Metro Línea 12, Enrique Horcasitas Manjarrez para responder las nuevas preguntas de las y los representantes populares.

6.- Al concluir las respuestas el Director General del Proyecto Metro Línea 12, Enrique Horcasitas Manjarrez, los presidentes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica darán un mensaje final en el siguiente orden: Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, Comisión de Transporte y Vialidad.

Es cuanto, diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS ZÁRRAGA SARMIENTO.- Los diputados integrantes del grupo del Partido Acción Nacional solicitamos que en el formato sea incluida la réplica de los diputados después de la respuesta del ingeniero Enrique Horcasitas.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia informa que no obstante que el formato fue distribuido con antelación, es un formato que ha aprobado la Comisión de Gobierno. Le pido al diputado Secretario dar lectura al artículo 30 y 31 del Reglamento Interior de las Comisiones.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones del Presidente, damos lectura al artículo 30 y 31 de las Comisiones.

Artículo 30.- La Comisión, previo acuerdo de sus integrantes, elaborará un formato para el desarrollo de las comparecencias en el que constará el día, la hora, el lugar y los tiempos de intervención de los miembros de las comisiones, respetando la equidad y la igualdad de oportunidades en las intervenciones.

Artículo 31.- El formato deberá ser conocido por los miembros de la Comisión con 24 horas antes de la celebración de la misma, en la que se especificará el tiempo de intervención de cada diputado y el orden en que habrá de intervenir, también señalará el tiempo que habrá de intervenir el servidor público o las personas expertas que comparezcan ante la Comisión, que tenga relación y conocimiento en la materia o asuntos que esté tratando la Comisión.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. De nueva cuenta el diputado Juan Carlos Zárraga.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS ZÁRRAGA SARMIENTO.- Pero también es facultad de este cuerpo colegiado y de estos diputados poner a consideración la propuesta que se hizo, por lo cual le solicito que se ponga a consideración. Creo que no enturbia nada el que en una comparecencia los diputados como representantes de los ciudadanos tengamos derecho a réplica y no se pretenda imponer una ley mordaza.

Gracias, diputado Presidente.

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

EL C. DIPUTADO ERASTO ENSÁSTIGA SANTIAGO.- Buenos días todavía.

Yo creo que sin duda hay que someter a votación esta propuesta que hace el Partido Acción Nacional, pero yo sí quiero comentar que esta comparecencia fue un acuerdo unánime, si no me equivoco por ahí, a lo mejor alguien no estuvo y no votó en el pleno en sesión ordinaria el año pasado, todos, todos los partidos políticos, todos estuvimos de acuerdo de llevar a cabo esta comparecencia, esta mesa de trabajo por obvias razones, es la obra más importante y es importante, valga la redundancia, que sepamos cómo va, y eso todos lo acordamos.

Esta mesa de trabajo tiene que ser eso, tiene que ser una mesa de trabajo no de estridencias, no de show y en ese sentido yo apoyo la propuesta original de que no haya réplicas, porque la réplica siempre queda el invitado, siempre lo permite para dar los coscorriones, hacer el show y dejar que las cosas estén mal.

EL C. PRESIDENTE.- No obstante lo anterior sí le pido al diputado José Alberto Couttolenc, que está fungiendo como Secretario, someter a consideración la propuesta del diputado Juan Carlos Zárraga.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, procedemos a la votación. Los diputados que estén por la afirmativa de que se lleve a cabo la réplica, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Los diputados que estén por la negativa de que se lleve a cabo la réplica, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Vamos a plantearlo bien.

Para aprobar la propuesta del diputado Zárraga de que se lleva a cabo una réplica al finalizar las respuestas del funcionario, sírvanse los diputados que estén a favor, manifestarlo levantando la mano.

Los que estén por respetar el formato original, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Rechazada la propuesta del diputado Juan Carlos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. El siguiente punto del orden del día es el punto 5, comparecencia del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez antes las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, para presentar un informe acerca del estado actual en el que se encuentra el proyecto de la Línea 12 del Metro y precisen las razones técnicas y financiera que llevaron a modificar el trazo original, así como el impacto urbano vial, ambiental y financiero que ha generado tal decisión.

Por consiguiente doy la palabra al ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal por un tiempo máximo de 20 minutos.

EL C. ING. ENRIQUE HORCASITAS MANJARREZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

Muy buenos días, diputadas y diputados de la V Legislatura de esta honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Integrantes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica:

Comparezco ante ustedes a efecto de informar acerca del estado actual en el que se encuentra el proyecto de la Línea 12 del Metro y precisar las razones técnicas y financieras que llevaron a modificar el trazo original, así como el impacto urbano, vial, ambiental y financiero que ha generado tal decisión.

El Metro creado desde su origen para hacer frente a la congestión del tránsito urbano de las grandes ciudades, ya no se limita a desempeñar la función de una infraestructura de transporte, se ha convertido en una obra urbana estructurada en el entorno sobre el cual se desarrolla la política de movilidad, así como en un factor esencial para una mejor calidad de vida.

La Ciudad de México por sus características demográficas y políticas requiere de infraestructuras viales que permitan a sus ciudadanos movilizarse a lo largo y ancho de la capital, apoyados por un transporte eficiente. Al no tener las redes de transporte necesarias, el parque vehicular crece en promedio el 5.3 por ciento al año, que se traduce en 200 mil automotores más.

Ante la necesidad de superar la inequidad y los desequilibrios sociales de la Ciudad de México y con el objetivo de beneficiar a zonas con población predominante de bajos recursos, acceso a escasa infraestructura vial y de transporte, el Gobierno del Distrito Federal con visión de Estado decidió la construcción de la Línea 12 del Metro, para generar los beneficios que coadyuvan a disminuir la brecha entre los niveles de bienestar y desarrollo de esta gran urbe. Todo esto está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 que en su séptimo eje se refiere al nuevo orden urbano, servicios eficientes y calidad de vida para todos, apoyado además en el plan maestro del Metro, la encuesta de origen y destino y las demandas ciudadanas de las delegaciones del suroriente de la Ciudad de México.

Para hablar en concreto de la población de la zona suroriente de la Ciudad que comprende las Delegaciones de Tláhuac, Iztapalapa, Xochimilco, Coyoacán,

Benito Juárez y Álvaro Obregón, se requieren de 7.9 millones de viajes diarios de y hacia esa zona, lo que representa el 57% del total de los viajes que se llevan a cabo en el Distrito Federal.

En la actualidad no existe una alternativa de transporte público eficiente para realizar entre distintos puntos de la zona suroriente, tal y como se demuestra en el hecho que en promedio de viajes en transporte público entre las 16 delegaciones mencionadas se demora en promedio 84 minutos.

En adición a lo anterior y aunque parezca contraintuitivo, la sobreoferta que existe en los medios de transporte público al que tienen acceso los habitantes de esa zona, complican la vialidad y no sólo eso, se tiene como resultado una importante generación de emisiones de contaminantes que afectan al medio ambiente.

La evaluación socioeconómica de la Línea 12 del Metro del Distrito Federal dio como resultado que la mejor opción para resolver de manera efectiva la movilidad poblacional, era la creación de una línea de Metro, con ella se logrará transportar a 475 mil pasajeros por día, lo que permite la disminución del tiempo de transporte de 2 horas 45 minutos a tan sólo 45 minutos. El Metro, además de ser más rápido, permite, por sus opciones de conectividad con otras líneas, cubrir mayor distancia en menor tiempo.

Los objetivos específicos de la construcción de la Línea 12 del Metro con los siguientes: incrementar la red y la conectividad del Sistema de Transporte Colectivo Metro; mejorar la calidad de vida de los ciudadanos al reducir el tiempo de traslado cotidiano; disminuir el gasto en las familias por transporte de 15 pesos con 50 centavos a 6 pesos diarios en un viaje redondo; reducción de 400 mil toneladas de carbono por año; ofrecer un transporte sustentable por ser confinado de tracción eléctrica, de gran capacidad, calidad y seguridad, equidad entre la población de la Ciudad de México al ofrecer la misma forma de movilización entre las distintas zonas.

Como ya comenté, con visión de Estado, después de casi 10 años el Gobierno del Distrito Federal decidió reanudar la ampliación de la red de este sistema de transporte masivo de gran beneficio social, que tanto contribuye a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía metropolitana.

La Línea 12 no sólo es la ampliación del sistema del Metro hacia el sur de la Ciudad, es, más allá de otras consideraciones de longitud y de cualidades técnicas, una propuesta de incorporación cotidiana a la vida de la Ciudad para un número considerable de capitalinos que se han asentado a lo largo de las rutas, caminos y pueblos que fueron fundados inclusive antes de la gran Tenochtitlan.

De acuerdo con el plan maestro del transporte eléctrico del área metropolitana de la Ciudad de México y a los estudios correspondientes actualizados, se decidió la construcción de la Línea 12 de Tláhuac a Mixcoac, con lo cual la red se incrementará a 12 líneas y ampliar la longitud de la red a 226.5 kilómetros y el número de estaciones a 195.

La Línea 12 operará con 28 trenes de rodadura férrea, de los cuales 23 serán para operación, 3 para mantenimiento y 2 de reserva. El tiempo promedio por viaje será de 35.9 minutos, con una velocidad promedio de recorrido de 41 kilómetros por hora; la capacidad de transportación será de hasta 31 mil pasajeros por hora en un sentido, con intervalos de servicio de 3 minutos.

La Línea 12 del Metro será la más larga del Sistema de Transporte Colectivo Metro, ya que contará con 25.1 kilómetros de longitud y 20 estaciones, tocando el

Arco Poniente del Anillo Periférico que actualmente se encuentra plenamente urbanizado con el área semirrural en Tláhuac, ubicada en las zona sur-oriente de la Ciudad de México.

Inicia con una estación terminal en Tláhuac en donde se captará el transporte de superficie de las Delegaciones Tláhuac y Milpa Alta en el Distrito Federal y los Municipios de Chalco, Valle de Chalco, San Miguel Xico, Ayotla e Ixtpaluca, del Estado de México.

La estación terminal y de correspondencia a Mixcoac permite la conexión con la Línea 7, el Rosario-Barranca del Muerto y un futuro crecimiento hacia el poniente.

Además de dicha estación hay tres más de correspondencia, la estación Zapata con la Línea 3, Universidad-Indios Verdes; la Estación Ermita con la

Línea 2, Taxqueña-Cuatro Caminos, y finalmente la Estación Atlalilco con la Línea 8, Constitución 1917-Garibaldi.

La Línea 12 tiene adicionalmente 15 Estaciones de paso de las cuales una es superficial, 9 elevadas y 5 en túnel. Este proyecto se desarrolla con 4 procedimientos constructivos que hoy existen en la red: superficial, en una longitud de 1.7 kilómetros; elevada en una longitud de 12 kilómetros; cajón subterráneo en 2.4 kilómetros, y un túnel de 9 kilómetros.

Los procedimientos constructivos utilizados a todo lo largo de esta Línea 12 son resultado de complejos y profundos análisis y estudio de propuestas que permitieron resolver la operación de los trenes y la seguridad y comodidad de los pasajeros, integrando al proyecto la imagen urbana contemporánea en medio de valores patrimoniales, respetando la configuración urbana y el sentido utilitario para la comunidad.

Asimismo las soluciones estructurales permitieron ofrecer espacios prácticos, sustentados en las tecnologías constructivas de avanzada.

En los estudios y proyectos realizados se incluyeron soluciones y procedimientos para una gran diversidad de situaciones desde la composición de los terrenos, la toma de previsiones y sondeos para identificar y anticipar los proyectos de toda la obra inducida hidráulica, eléctrica y telefónica, la modificación de vialidades, hasta la más racional utilización de las áreas de afectación disponibles para la construcción de cajones y estaciones y para la operación de los equipos electromecánicos.

La construcción se llevará a cabo en dos etapas: la primera operará a partir del 30 de abril del 2011, desde el depósito y talleres Tláhuac hasta la Estación Atlalilco y la segunda culminará el 30 de abril del 2012 , de esta hasta el depósito Mixcoac.

En materia de liberación de predios se han adquirido 668 mil 350 metros cuadrados, el 96 por ciento de los 696 mil 250 metros cuadrados que requiere el proyecto.

En lo referente a la obra civil se trabaja en 20 estaciones y en la totalidad del tramo y otro tanto ocurre con los sistemas electromecánicos.

En cuanto a la racionalización del proyecto, tomando en cuenta la capacidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, se previó desde la licitación pública internacional la posibilidad de racionalizar en caso de que fuera necesario el monto del proyecto conforme a la disposición de los recursos financieros.

Por lo anterior se decidió adecuar racionalmente los alcances del proyecto y el trazo de la Línea para que preservando su funcionalidad, operación y objetivos se disminuyera el presupuesto necesario del orden de los 2 mil millones de pesos y ante tales circunstancias al implantar la solución elevada sobre la Avenida La Virgen, Avenida Cafetaleros y el Eje 3, se presentaron una serie de problemas que obligaron a analizar otras alternativas de trazo resultando que continuar el trazo por la Avenida Tláhuac hasta su entronque con Ermita Iztapalapa era el más adecuado.

Las principales razones del cambio del trazo son las siguientes: con la solución del tramo elevado no era posible restituir la imagen urbana de Santa María Tomatlán con viejos asentamientos de valor histórico, ya que se cruzaban varias manzanas y aparecía la estructura elevada del Metro, cambiando radicalmente su imagen, lo cual no fue aceptado por la población.

Con los terrenos de la Estación La Virgen, en donde además de la imagen urbana se afectaban estacionamientos, instalaciones deportivas y el Parque Recreativo, ocurría lo mismo, se afectaban las instalaciones del *Deportivo Francisco Javier Mújica*, debido a que quedaba a la vista el tramo elevado dentro de sus terrenos.

La problemática planteada en los últimos tres rubros desaparece con el trazo sobre Ermita Iztapalapa y Tláhuac, ya que el proyecto se desplaza por la vía pública y las afectaciones que se tienen que hacer son en edificaciones recientemente construidas.

Por otra parte, en el trazo sobre el Eje 3 Oriente era necesario cruzar en dos puntos el Canal Nacional, que por su envergadura hidráulica representaba asumir riesgos y costos adicionales durante la construcción y posteriormente mayores costos de mantenimiento durante la vida útil del proyecto. En este sentido, con el cambio de trazo se evitó el riesgo y el costo anteriormente comentado.

La construcción de la nueva estación Axomulco de la Línea 8 requería suspender el servicio del tramo de esta línea que abarca desde la estación Escuadrón 201 a Constitución 1917, incluyendo las estaciones de Atlalilco, Iztapalapa, Juan número 1 y estación terminal Constitución 1917 durante un año y medio. Al hacerse el trasbordo en Atlalilco no hay necesidad de afectar el servicio ya que la Línea 8 ya cuenta con esta estación.

En el tramo del Eje 3 Oriente a Arneses, entre las calles Cafetales y Campesinos, la vialidad no tenía el ancho suficiente para cimentar las columnas en su camellón central. Se afectaban también importantes instalaciones municipales, por lo que había necesidad de construir marcos con columnas dentro de las banquetas, reduciendo éstas a 1 y medio metros de ancho en cada marco, cuya separación sería más o menos entre 30 y 35 metros.

En el caso de la Avenida Tláhuac el camellón sí cuenta con el ancho suficiente para el desplante de las columnas.

Lo anterior se volvía más crítico en el Distribuidor Tasqueña-Eje 3 Oriente, donde se tendría que alojar en una vialidad relativamente angosta el Distribuidor Vial existente, la línea del Metro y la estación Barrio Tula a 20 metros de altura, lo cual además de degradar la imagen urbana desalentaría el uso del Metro.

Este problema no se presenta tampoco en el caso de la Avenida Tláhuac, la infraestructura básica de servicios se afecta menos con el trazo actual que con el anteproyecto original. El anteproyecto contemplaba afectar temporalmente durante la construcción de la Línea 12 un tramo del Eje Troncal Metropolitano Eje 3 Oriente, agravando los problemas de vialidad en la zona; más grave aún, se reduciría con la estructura del Metro en forma definitiva el ancho de la vialidad y su capacidad.

Se analizó la captación de usuarios sobre el trazo de la Avenida Tláhuac, concluyéndose que no se afectaba. El anteproyecto inicial entre la estación Calle 11 y la Avenida Ermita Iztapalapa se ubicaba en la transición entre el Cerro de la Estrella y la zona de Lagos. En estas zonas de transición se presenta una gran irregularidad en las características del suelo, que pasa de

deformable a firme en un tramo de 20 metros. Lo anterior complicaba la solución estructural y lo más grave era el comportamiento de la estructura, que pese a todas las medidas que se adoptaran tendría hundimientos diferenciales entre columnas contiguas de tal magnitud que obligaban a un mantenimiento muy intenso.

El nuevo trazo del tramo entre la Calle 11 y la Avenida Ermita Iztapalapa se ubica sobre la Avenida Cerro de la Estrella, prácticamente en un suelo firme, desaparece la irregularidad del mismo y no se correrán riesgos mayores de hundimientos diferenciales entre columnas contiguas.

En septiembre y diciembre de 2008 la Universidad Nacional Autónoma de México a través del Programa Universitarios de Estudios Sobre la Ciudad concluyó los estudios de impacto urbano regional, que por solicitud del Sistema de Transporte Colectivo mediante convenio entre ambas instituciones celebrado el 13 de mayo del 2008 fueron solicitados.

Estos estudios se llevaron a cabo en forma coordinada con los técnicos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, una vez concluidos se presentaron ante dicha Secretaría para su evaluación y autorización.

El estudio comprendió el diagnóstico, pronóstico y la identificación de impactos negativos y ponderación de los mismos, que permitieron establecer el catálogo de medidas de mitigación y los instrumentos para el ordenamiento territorial que consolida el corredor Alvaro Obregón-Tláhuac.

Es importante señalar que este estudio se llevó a cabo para considerar la modificación del trazo de la Línea 12, reubicándolo del Eje 3 Oriente a la Avenida Tláhuac, la cancelación de las estaciones Vía Láctea y Ganaderos, así como Axomulco para sustituirla por la estación Atlalilco, que hará la correspondencia con la Línea 8 del Metro y la solución elevada a partir de Atlalilco hasta Zapotitlán.

Que dentro de las propuestas realizadas en el último estudio, está la preferencia de percepción ciudadana entre el metro elevado y el metro subterráneo, encontrándose que el 35 por ciento lo prefiere subterráneo y el 65 por ciento lo prefiere elevado.

Para la construcción de la Línea 12 del Metro, la Dirección General de Regulación Ambiental de la Secretaría del Medio Ambiente emitió mediante oficio con fecha 2 de julio del 2008 que las obras inducidas no requerían obtener previa autorización en materia de impacto ambiental.

La Secretaría del Medio Ambiente emitió mediante oficio de fecha 29 de agosto del 2008 la resolución administrativa de impacto ambiental para la construcción del proyecto integral de la Línea 12 del Metro, Tláhuac-Mixcoac parcial y condicionada.

Este resolutivo se autorizó de manera parcial para la Estación Zapotitlán a Mixcoac, quedando condicionada a la presentación de cambio de uso de suelo. El tramo de las Estaciones Tlaltengo, Tláhuac y De Talleres, mismo que quedó resuelto con la modificación aprobada el 28 de septiembre del 2008.

Con fecha 28 de mayo del 2009, la Secretaría del Medio Ambiente emite el Acuerdo Administrativo en que se autoriza la construcción total de todo el proyecto, aclarando que las disposiciones ambientales contenidas en dicho acuerdo, son complemento de la resolución administrativo antes mencionada.

Dentro de las principales reducciones del impacto ambiental original por el trazo y procedimiento consultivo, se tiene una disminución importante en el arbolado afectado de 3 mil 487 a tan sólo 2 mil 125 individuos o árboles y un volumen de material de excavación disminuido de 3 millones 341 mil 267 metros cúbicos a 2 millones 667 mil 127 metros cúbicos y también una reducción importante en el total de la reducción de las áreas verdes, que pasan de 17 mil 113 metros cuadrados a 1 mil 291 metros cuadrados.

La Línea 12 se proyectó y está construyendo, atendiendo los ordenamientos de mitigación indicados por la Secretaría del Medio. Para el cambio del trazo de la Línea 12 del Eje 3 Oriente hacia la avenida Tláhuac y de Ermita Iztapalapa a Santa María Tomatlán, se evaluaron ambos corredores en cuanto a su demanda y capacidad y por su importancia.

A la fecha se tiene un avance programado y real al 31 de diciembre del 2009, de 29.2 por ciento, equivalente a 4 mil 458 millones de pesos, de los cuales se han pagado 4 mil 029 y están pendientes de pagarse 429 millones, como se podrá apreciar en las láminas que en su oportunidad comentaremos.

Señoras diputadas y señores diputados: Esta ciudad tuvo un origen de carácter simbólico y ha sido sede de muchos episodios de la historia nacional, sus progresos han sido los del país y su historia es la misma de la lucha por el bienestar de la población.

En ese sentido, la accesibilidad a sistemas de transporte masivo ocupa los mismos rangos de importancia que la salud, la educación y la seguridad y el abasto.

Sin duda los retos más importantes en este proyecto, ha sido el disponer de los recursos humanos, técnicos y financieros para la ejecución de las obras; habían transcurrido más de 10 años sin haber construido Metro y elaborar y dar seguimiento puntual al programa de obra, dadas las limitaciones en los plazos, ya que resultaba importante definir una estrategia de programación, que por un lado posibilitara iniciar las obras lo más pronto posible y, por otro lado, permitiera que los proyectos contaran con el tiempo necesario para la construcción de una obra que tiene indudables dificultades por su tamaño y complejidad.

En ese sentido, es importante puntualizar que por primera vez en la construcción del Metro de la Ciudad de México se otorgó un contrato de construcción, mediante un esquema de proyecto a precio alzado y proyecto integral.

El logro de acuerdos cada vez más complejo entre autoridades y ciudadanía para ejecutar las obras contempladas en el manual maestro, ha sido único, otro importante elemento al que ha hecho frente de manera exitosa este proyecto.

El logro de acuerdos es uno de los retos que ha enfrentado esta línea, al tiempo de tener la dificultad para la obtención de los consensos cada vez más complicados de aceptación de este tipo de obras complejas con toda la ciudadanía. La Ciudad de México con sus características y dimensiones actuales sería hoy inimaginable sin este elemento que se mantiene como ejemplo entre otros semejantes del mundo. Es el Metro con menor costo por pasajero transportado, el cuarto por número de pasajeros que mueve, sólo después del de Moscú, Tokio y Nueva York, el quinto en extensión y ciertamente uno de los mejores del mundo.

Les agradezco el espacio en esta Asamblea para informar acerca del desarrollo de los trabajos, sus avances y estado actual de la Línea 12 del Bicentenario, y les reitero mi entera disposición para llevar a cabo las reuniones de trabajos quincenales o mensuales, según lo consideren conveniente, para mantenerlos permanentemente informados en todos y cada uno de los aspectos relevantes de este importante proyecto de gran beneficio social.

Quedo atento a sus planteamientos y a sus preguntas.

Por su atención, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Director General. Siguiendo el formato de la comparecencia, le solicito al diputado Secretario elabore la relación de los diputados y diputadas de los grupos parlamentarios de la primera y segunda ronda de preguntas.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia procedemos a leer la lista de los diputados que hablarán en la primera ronda. Por el Partido Verde Ecologista de México, el diputado José Alberto Couttolenc Güemez; por el Partido del Trabajo, el diputado Juan Pablo Pérez Mejía; por el Partido Revolucionario Institucional, el diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda; por el Partido Acción Nacional, el diputado Federico Manzo Sarquis; y por el Partido de la Revolución Democrática, la diputada Aleida Alavez Ruiz.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. Para formular sus cuestionamientos vamos a dar el uso de la palabra a las y los diputados representantes de los grupos parlamentarios en la primera ronda.

Cuenta con un tiempo máximo hasta por 5 minutos, por el Partido Verde Ecologista de México el diputado José Alberto Couttolenc.

EL C. DIPUTADO JOSÉ ALBERTO COUTTOLENC GÜEMEZ.- Buenos días, diputadas y diputados de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, de Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Medio Ambiente y Protección Ecológica.

Bienvenido, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez a esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

El proyecto de la Línea 12 del Metro constituye un importante proyecto para la Ciudad de México, con él se disminuirán los índices de contaminación atmosférica, permitirá una mejor conectividad de los ciudadanos de esta capital.

Ampliar la red del Metro a 226 kilómetros con un total de 195 estaciones es sin duda un gran reto.

Quisiéramos de cualquier forma conocer los siguientes aspectos:

Señor Director: ¿Nos podría explicar qué impacto financiero tuvo el cambio de trazo?

2.- ¿Nos podría explicar cuáles fueron los resultados del estudio de impacto social en las diversas colonias posteriores a la modificación en el trazo?

3.- ¿Hubo afectaciones en la infraestructura básica como agua potable, drenaje, electricidad, teléfono, posteriores a las modificaciones en el trazo?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Por el Partido del Trabajo el diputado Juan Pablo Pérez Mejía.

No está.

Por el Partido Revolucionario Institucional cedemos el uso de la palabra al diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda.

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

Compañeras diputadas y diputados integrantes de las Comisiones Unidas que nos damos cita en este día.

Señor ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto de la Línea 12 del Metro.

Amigos y amigas todos.

Para la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional y para un servidor resulta muy importante esta reunión de trabajo para conocer el estado que guarda la obra más importante que se lleva a cabo en la actualidad en

materia de infraestructura urbana para la ciudad, y que por cierto es la obra de mayor impacto en los últimos años.

En el PRI consideramos que es muy importante y conveniente para la población del Distrito Federal la realización de este proyecto de transporte masivo y en consecuencia apoyamos este tipo de acciones que se traducen en un gran beneficio a la comunidad, sin embargo también consideramos que la planeación y ejecución de proyectos de esta magnitud necesariamente deben llevarse a cabo acciones de coordinación interinstitucional y de comunicación permanente con la sociedad, particularmente con las comunidades que se ven afectadas por el impacto en la realización de la obra.

Todos conocemos la grave problemática que viven los colonos que habitan zonas aledañas a la construcción del proyecto, empezando por grandes limitantes que tienen para el acceso a sus viviendas o comercios, la inseguridad que se presenta en la zona de influencia y el gran perjuicio económico que se les causa a quienes tienen sus fuentes de trabajo en las calles y avenidas en donde se realizan los trabajos.

De igual forma consideramos que los vecinos no sólo deben ser previamente informados sino que merecen ser atendidos y escuchados de manera permanente y que exista no sólo canal de comunicación sino una estrategia de difusión de la solución de los problemas que se van presentando cotidianamente en el proceso de este importante proyecto, y que por supuesto también se les avise con la debida oportunidad de los cambios que por razones de orden estratégica o técnica se tengan que implementar durante el proyecto.

En este mismo sentido, a esta soberanía le interesa conocer con detalle la infraestructura y equipamiento que en materia de servicios auxiliares de transporte y vialidad van a tener tanto las estaciones del Metro como todo el recorrido de la Línea, con el propósito de que se prevea con toda oportunidad la presencia de otros modos de transporte como los taxis y los microbuses, y no únicamente se hagan estacionamientos para las bicicletas.

En este tema queremos saber si se tiene una plena coordinación tanto con las delegaciones como con la Secretaría de Transporte y Vialidad y con la Secretaría de Gobierno, entre otras dependencias, a fin de que la operación de

la Línea 12 y las actividades mercantiles, empresariales, educativas o de cualquier otro índole económica o productiva que se genere en la inmediatez de las estaciones no provoquen congestionamientos viales o incremente el índice delictivo u otros factores negativos para la población.

Esto quiere decir que sería muy importante que se tome la experiencia que se vive en otras líneas del mismo Metro y que tienen una serie de problemas con el propósito exclusivo de evitarlos o reducirlos al máximo.

En cuanto a un servidor ésta sería mi primera intervención, reiterando nuestro apoyo decidido al proyecto de la obra.

Gracias, señor.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Leobardo. Por el Partido Acción Nacional, el diputado Federico Manzo Sarquis.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Sea usted bienvenido, ingeniero.

A pesar de que el proyecto es benéfico a todas luces y que en el trazo que recorre representa una necesidad imperiosa de traslado de los ciudadanos de oriente a poniente de la ciudad, también nos queda claro que los ciudadanos resultan afectados también a lo largo de la construcción de esta obra.

En el informe que usted nos presenta no existe o no está el tema de la problemática vecinal, de medidas de protección civil, de las consultas vecinales para las estaciones del Metro, no hay nada al respecto; tampoco muestra los estudios en los cuales se basó el proyecto Metro para cambiar las estaciones, solamente los menciona; obviamente lo que ya mencioné, la problemática vecinal que ha generado la obra inducida, y esto es sobre lo que queremos recalcar porque desgraciadamente en las obras civiles de gran envergadura los más afectados son los vecinos y las autoridades lo único que hacen es decirles que es por el bien común de la ciudadanía, y mientras el vecino que resulta afectado no es escuchado, no es atendido.

Por supuesto preguntarle acerca del retraso, tampoco se habla al respecto, del retraso que va a tener la entrega final de la obra a causa de la suspensión del contrato de arrendamiento para los trenes.

También mencionarle el costo financiero de la obra, el esquema financiero sobre el cual se basa, y por supuesto que estuvo planteado en un inicio de 13 mil millones de pesos, después en 17 mil y finalmente ahorita ya vamos casi en 20 mil millones de pesos.

Lo que sí nos gustaría saber en este año, año y medio que falta por terminar la obra cuánto se va a incrementar la obra civil, si tan sólo en este lapso de tiempo se incrementó en cerca de 2 mil millones de pesos aproximadamente.

Por otro lado, también sobre algunas medidas de mitigación, también no sé si tenga usted algún proyecto o programa al respecto, o sea qué programas y acciones han sido diseñadas para apoyar a los comercios y negocios que se han visto afectados por las obras, si los hay bajo qué normas operativas se van a realizar, cuándo se liberan estos recursos, qué monto se está manejando para cada negocio afectado.

También un poco usted mencionaba en su informe sobre la construcción de la estación de Atlalilco, que se recorrió, se hizo una modificación del trazo en esa zona del cruce de Eje 8 Ermita y Eje 3 Oriente para ahora sí que cambiar el trazo hasta Avenida Tláhuac y que por ahí bajara.

Usted menciona que la construcción de la nueva estación Axomulco requería suspender el servicio del tramo de la línea que abarca desde la estación Escuadrón 201 a Constitución, incluyendo las estaciones Atlalilco, Iztapalapa, UAM, estación terminal de Constitución de 1917 durante año y medio, sin embargo de la estación Mexicaltzingo hasta Atlalilco hay un gran tramo de cerca de dos kilómetros donde los vecinos de alrededor no tienen acceso a alguna estación del Metro y tienen que tomar forzosamente un transporte pública, sea microbús, cuando podían tener esa opción.

Por otro lado, usted menciona que el trasbordo queda resuelto toda vez que la estación Atlalilco de Línea 12 haría correspondencia con la estación de la Línea 8, sin embargo entre la estación de la Línea 8 y la de la Línea 12 hay cerca de un kilómetro, son más de 800 metros que uno tendría que estar caminando, que tendría que recorrer para hacer el trasbordo.

No sé si también por ejemplo a este respecto tenga, me comentaban por ahí que tenían un plan de hacer bandas eléctricas con lo cual ayudar al recorrido,

sin embargo me parece que esto también deja, sigue dejando en estado de indefensión a los colonos que viven en las inmediaciones del Eje 3 Oriente y el Eje 8 Ermita, precisamente donde está La Lumbrera. ¿Entonces qué solución se le puede dar a esto, si la solución es estructural o es financiera o es ambas? De qué manera le podemos ayudar a resolver esta cuestión, porque tampoco queremos que los vecinos se sientan desprotegidos a este respecto y se queden sin una estación donde estructuralmente sí parece haber condiciones para que se asiente, y sobre todo también hay, me parece que hay cajones ahí también contruidos que eran de la Línea 8 que pudieran servir como andén y funcionaría como trasbordo para la Línea 8, vaya, no sé, son algunas especificaciones técnicas que sí nos gustaría que abordara.

Por supuesto el asunto de los trenes, no sé qué conocimiento tenga usted respecto al quejoso, a la empresa quejosa, cuáles fueron las causas y cómo se va a resolver este problema, se había mencionado que iban a utilizar el presupuesto para los trenes de la Línea A, que prácticamente también está cayéndose, necesita una rehabilitación de vías y también de trenes, pero que al parecer resulta insuficiente y dejaría, si se utilizaran estos trenes, se dejaría en las mismas condiciones deterioradas a la misma Línea A.

Esto es por lo pronto mis inquietudes al respecto.

Muchas gracias, ingeniero.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Federico Sarquis. Por el Partido de la Revolución Democrática cedemos el uso de la palabra a la diputada Aleida Alavez.

LA C. DIPUTADA ALEIDA ALAVEZ RUIZ.- Muchas gracias, Presidente.

Ingeniero, como habitante de Iztapalapa estamos muy alentados por esta información en cuanto a lo que implicaría elevar nuestra calidad de vida, porque efectivamente de las casi 3 horas que se hacen en recorridos que se hacen para salir de Iztapalapa al origen, más bien del origen al destino laboral de esa delegación son en promedio de 3 horas el recorrido que hacemos ya sea en vehículo o en transporte público, entonces si esto implicaría mejorar de 2:45 horas a 40 minutos en realidad sí nos están dando una alternativa de elevar nuestra calidad de vida. Esa parte nos la expusieron en el recorrido con

el Jefe de Gobierno y sí estamos en esa idea de coadyuvar para que todos estos trabajos se realicen de la mejor forma y tengamos los recursos necesarios.

De ahí las interrogantes que nosotros planteamos en esta ocasión para precisamente darle más certeza a la construcción y a los tiempos que requiere la obra para ser terminada. ¿Qué costo adicional ha erogado el Gobierno del Distrito Federal a partir de la moratoria de entrega de recursos por parte del Gobierno Federal durante 2009? Porque sabemos que esto implicó el que se detuvieran cosas, qué costos tuvo esto, porque lamentablemente el Gobierno Federal detuvo la entrega de recursos por más de siete meses, entonces qué implicó esta moratoria en estos recursos y qué se prevé para este año, porque ha habido ya publicaciones, tenemos aquí la Gaceta Oficial, en donde el 3 de febrero de 2010 ya publica el Gobierno de la Ciudad la inversión por un total de 5,985 millones de pesos, 130 mil, pero aquí en las notas generales precisamente data o documenta que aquí no hay compromiso alguno de contratación y que se podrá modificar, adicionar o diferir o cancelar sin responsabilidad para el Gobierno del Distrito Federal. ¿Esto qué implica? Porque entendemos que los tiempos del Gobierno Federal o de la hacienda federal son los que en su momento impactan en esta previsión de inversión.

También si nos podría explicar los motivos por los cuales el contrato de obra fue firmado por aproximadamente 2 mil millones de pesos menos. En su parte inicial de exposición pude escuchar precisamente que hicieron esta adecuación en el proyecto bajando los costos de estos 2 mil millones respecto a la propuesta seleccionada por el Comité Central de Obras, es decir que el contrato se firmara por 17 mil millones y no por los 19 mil millones que se habrían presupuestado originalmente.

Tenemos también el dato que si en el gobierno anterior no se habilitó obra en Metro es porque cada kilómetro tenía un costo aproximado de mil millones de pesos, pero si estamos hablando de 20 estaciones y está bajando el costo por cada una de las estaciones, entonces sí estamos hablando de una disminución importante y nos gustaría que nos explicara estos motivos.

¿También qué medidas de transparencia y de rendición de cuentas implementarán respecto al proyecto? Tenemos claro que hay una página Web,

que ahí se está dando toda la información, pero aún así todo lo que implica las modificaciones y las alteraciones que se están teniendo por la cuestión de recursos y por el mismo impacto urbano cómo lo vamos a tener a la mano para poder generar esta información.

También si nos pudiera decir qué acciones han realizado respecto al impacto ambiental, que ahorita lo mencionó un poco, que no se requiere en algunas situaciones, pero en otras yo creo que sí, y sí nos gustaría además como integrantes de la Comisión de Medio Ambiente tuviéramos un seguimiento oportuno de todo lo que implica el impacto ambiental por esta obra.

¿Cuáles son las razones técnicas de disminuir dos estaciones del proyecto original y cuál es la afectación a la ciudadanía en dichos lugares? Esto porque efectivamente con lo que nos acaba de explicar de la conexión en Atlalilco, y lo que comentaba el diputado que me antecedió, sí nos generaría esa preocupación para tener muy claro de qué estamos hablando ya en una concreción de este proyecto.

Esta información ya tiene mucho tiempo, del año pasado para acá que hemos estado documentando, de cómo los comerciantes han visto minados sus ingresos por las obras. Nos gustaría que nos especificara las medidas económicas y de desarrollo que se pretenden implementar para reactivar la economía en la zona.

Tenemos conocimiento de que ha habido un censo, en el que se ha estado entregando apoyos a los comerciantes para el menor impacto, pero que nos pudiera detallar esta parte.

Por último, de qué modo afecta la interposición del juicio de amparo promovido por la empresa Bombardier en la ejecución de la obra de la Línea 12 del Metro. Entendemos que ésta va a tener una duración mínimo de un año, pero sí es así en qué impacta en la obra en lo general.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Aleida Alavez. Concluida la primera ronda de preguntas, otorgo el uso de la palabra al ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal para sus respuestas, con un tiempo máximo de hasta 20 minutos.

EL C. ING. ENRIQUE HORCASITAS MANJARREZ.- Quisiéramos iniciar dando respuesta a las preguntas y al planteamiento que nos efectúa el diputado José Alberto Couttolenc, con mucho gusto, relacionado con el impacto financiero por el cambio de trazo.

Bueno, el proyecto, y creo que aquí podemos juntar un par de preguntas, se lanzó a concurso internacional y finalmente participaron un grupo de empresas mexicanas, españolas, chinas, etcétera, y se recibieron las propuestas.

La propuesta que inicialmente fue seleccionada, fue con un importa de 19 mil 500 millones de pesos; creo que es conveniente comentar que el segundo valor andaba del orden de los 25 mil millones de pesos.

Desde la propuesta original de la convocatoria, se contempló la posibilidad de que el proyecto se pudiera racionalizar en función de la disponibilidad de los recursos financieros del Gobierno del Distrito Federal.

En ese sentido, la propuesta contemplaba prácticamente toda la longitud del trazo en un cajón subterráneo, salvo el tramo de 1.7 kilómetros superficial, que es el que está precisamente como inicio en la Estación de Tláhuac hacia el poniente.

Finalmente, resultado de esta racionalización se decidió utilizar 4 procedimientos constructivos que hoy existen en la red que actualmente tenemos de los 201 kilómetros, que consisten en el tramo superficial, en el tramo elevado, en el tramo de cajón subterráneo y en túnel.

Esta racionalidad, incluyendo el cambio de trazo, permitió ajustar la propuesta de 19 mil 526 millones a 17 mil 583 millones de pesos y con este monto fue firmado el contrato.

Aquí es importante señalar que por primera vez en la historia de los 201 kilómetros de metro, se firmó un contrato a precio alzado y plazo determinado; monto y plazo de acuerdo con la legislación no se puede modificar.

Entonces el proyecto de la línea 12 hasta este momento, no tiene ninguna variación en su presupuesto, digamos original, como vamos a comentar un poquito más adelante, inicialmente hubo algunos antepresupuestos que se vinieron haciendo a lo largo del tiempo, durante la etapa de análisis del

proyecto, pero me estoy ubicando en este momento, para dar una respuesta más directa al tema, estamos hablando a partir de que se lanza la convocatoria, se recibe la primera propuesta económica y partir de eso se hace una racionalización y se firma un contrato a precio alzado y tiempo determinado; ese plazo y ese monto, de acuerdo con la legislación actual no se puede variar y ahí se ha sostenido.

En cuanto al impacto que ha tenido el cambio de trazo, quisiéramos aprovechar ahorita para comentarles en qué consistió este cambio de trazo y para esto pediría que fueran tan amables de ponernos ahí el gráfico que de alguna manera lo explique; creemos que ese tema es importante,

Por otra parte, comentamos que originalmente se tenía previsto el proyecto que venía sobre la avenida Ermita Iztapalapa y daba vuelta aquí en lo que es el Eje 3 en este sentido hasta conectarse posterior a la Estación La Virgen.

En este punto estaba considerado la Estación Axomulco, que se construiría, era una de las estaciones que estaban previstas, la Estación de Axomulco en este punto de intercesión y lo que estaría queriendo decir esto, que para los usuarios que usan la línea 8, hasta llegar viniendo de Garibaldi, tendría que llegarse hasta Axomulco, que es donde se estaría contemplando la correspondencia con la línea 12, la línea 12 vendría por este punto y en este punto estarían materialmente una estación sobre otra haciendo la correspondencia.

Efectivamente se dejaron los disparos, pensando en que originalmente la línea que venía de Garibaldi corriera hacia el oriente en este sentido y la línea 12 se iría en este sentido hacia Constitución de 1917.

Entonces, para poder construir la Estación Axomulco, se tendrían que suspender las Estaciones de Atlalilco, Iztapalapa, UAM No. 1, Cerro de la Estrella y la propia Constitución de 1917 por el propio procedimiento constructivo, ya no habría forma de seguir de este punto, hacia la terminal, que sería la de Constitución de 1917.

En cambio de trazo, como ya lo explicamos en nuestro informe, corresponde a diversas razones, algunas de ellas de origen técnico. Las características geotécnicas de este suelo, de acuerdo con los estudios realizados y para este

tema se contrató los servicios de geotecnia y asesorías en estructuras a la Universidad Nacional Autónoma de México, a través de su Instituto de Ingeniería, señalan claramente que los suelos son de mejor calidad en este trazo.

Por otra parte, tenemos dos cruces muy importantes con el Canal Nacional en este punto y en este punto, que son por la envergadura hidráulica de esos canales, las obras serían agregar un riesgo adicional al proyecto y un mantenimiento significativamente mayor que lo que tendríamos si tomáramos el trazo ya sobre la avenida Tláhuac.

Por otra parte, está los pueblos de origen en esta zona importantes, Santa María Tomatlán, tenemos edificios de importancia relevante y adicionalmente también tenemos los espacios de la vialidad, que no existen los espacios suficientes para poder desplantar las estructuras, en algunos casos se tendrían que hacer marcos, como ya comentamos con anterioridad y dejaría muy poco espacio para la vialidad y le meteríamos una problemática adicional.

Sobre la Avenida Tláhuac existe realmente en el camellón el área necesaria para albergar estas estructuras, estos apoyos, de tal manera que la afectación a la vialidad no fuera tan importante.

De tal manera que en la Estación Atlalilco va a quedar ahora una correspondencia, que bien señala el diputado Federico Manzo, es de aproximadamente 760 metros, va a haber una correspondencia entre este punto de la Estación Atlalilco y la Estación Atlalilco existente, correspondiente a la línea 8, y efectivamente va a ser a través de bandas eléctricas, pero esta solución permite el que no se afecte durante la construcción a la línea 8, puesto que se puede hacer simultáneamente la pasarela y la adecuación necesaria para poder dar el servicio en una primera etapa en que Atlalilco y Tláhuac sin ningún contratiempo prevista para el 30 de abril del 2011.

Por otra parte, en relación con la obra inducida, comentábamos fundamentalmente que este proyecto tiene una obra inducida importante, que es el Acueducto de Tláhuac; este acueducto corre prácticamente a lo largo de toda la avenida Tláhuac, en este momento está ya ejecutadas las obras con un grado de avance del 90 por ciento aproximadamente.

Este acueducto en muchos de los tramos se encontraba deteriorado y en condiciones digamos difíciles de operación, puesto que en buena parte era de concreto y ahora se está haciendo una sustitución en los tramos críticos sobre todo a base de acero, ya está realizado en un porcentaje muy importante, de tal manera que el resto que está quedando, que es aproximadamente del 10 por ciento, ya afortunadamente se puede hacer prácticamente sin afectaciones a la población.

En cuanto a la pregunta del licenciado Leobardo Juan Urbina, quisiéramos comentar el tema de la atención ciudadana, que ha sido uno de los principales preocupaciones y ocupaciones del gobierno en su conjunto. Quisiéramos comentar que se han atendido un sinnúmero de quejas y peticiones que nos hacen los vecinos, siempre dando una respuesta a sus cuestionamientos.

En el 2008 por ejemplo tuvimos, llevamos a cabo 157 reuniones a través de la Mesa la Fuerza del Diálogo con los Vecinos. Tuvimos 288 reuniones interinstitucionales con los vecinos, tuvimos 294 recorridos y se han desahogado 78 peticiones hechas por oficio.

Se abordaron en las oficinas centrales, en oficinas delegacionales, de las Delegaciones Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez y Álvaro Obregón, asuntos de toda índole: proyecto, difusión, señalamiento, etcétera.

Desde el inicio de la obra se ha mantenido debidamente informada a la población, se han editado 22 volantes informativos relacionados con los desvíos que en un volumen de 4 millones 652 mil son los boletines preventivos, informativos que tiene que ver con las desviaciones y que tienen que ver con todos los trabajos relacionados con los cortes de agua para poder hacer las interconexiones en la obra inducida.

En el caso de los cierres viales, se han emitido también 8 mil 537 tarjetones para el tránsito local y se han también otorgado 379 tarjetas para el estacionamiento provisional.

Se han otorgado 1 mil 140 apoyos a los pequeños comercios, con un importe de aproximadamente 15 millones de pesos, que este programa lo operó la Secretaría de Gobierno el año pasado; este programa está actualmente agotado, esos 15 millones se ejercieron y se está esperando que se fondee

este proyecto, en el que en principio se ha mencionado una cantidad del orden de los 40 millones de pesos para seguir apoyando a los comerciantes afectados en la zona de influencia de los trabajos.

Se han instalado 7 módulos de atención ciudadana a lo largo de toda la obra, de toda la línea, se han atendido 777 consultas vecinales y 31 mil 845 consultas de ciudadanos en cuanto a orientación de lo que se pregunta para poderlos canalizar hacia las diversas áreas de la población.

En el proyecto tenemos el mandato de poner una atención especial al tema de la seguridad, tanto a la seguridad pública, como a la seguridad física de todos los trabajadores, se ha desarrollado un programa consistente en cero accidentes y se hace un seguimiento semanal de todos los accidentes que se tienen y podemos informarles que actualmente el índice de accidentes se encuentra totalmente dentro de los porcentajes considerados o estimados para el tipo de obra de esta complejidad y de esta magnitud, se encuentran actualmente en 1.04 accidentes.

También queremos comentar, la coordinación que estamos llevando con todas las dependencias del Gobierno del Distrito Federal, pues estamos en completa coordinación, para los desvíos por ejemplo se elaboró un procedimiento en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública, con la Secretaría de Vialidad y Tránsito, con el grupo de empresas constructoras y las empresas especializadas, este procedimiento contempla que a una vez que se presentan las solicitudes de desvío, que contemplan las condiciones del pavimento, que considera las vías disponibles, se hace un estudio de ingeniería de tránsito y en su momento si merece la aprobación de la Secretaría de Vialidad y Tránsito, se implementa el dispositivo y se tiene un mínimo de 10 días para informar a la población.

Del monto total de los boletines que les informamos, se han emitido 22; una gran porción de estos boletines corresponde a estos informes previos de desvíos de tránsito.

En cuanto a los estudios que se llevaron a cabo en cuanto al trazo, los estudios que se han venido ejecutando tienen su origen en el plan maestro de 1997. La línea 12 corresponde a un plan maestro que data en su última revisión de 1997

y este plan maestro se ha venido ajustando de acuerdo a las necesidades y de acuerdo a diversos estudios que se han venido llevando a cabo.

En cuanto a los trenes, queremos comentar que como es del conocimiento público la empresa Bombardier se inconformó con el proceso de adjudicación directa de los trenes. La responsabilidad de la adquisición de estos trenes, de la adquisición del servicio o de la contratación del PPS o de los servicios de la renta, del arrendamiento y de la operación y del mantenimiento de estos trenes, está en el Sistema de Transporte Colectivo, Metro.

La Dirección General del Proyecto Metro, establece en su contrato que debe de recibir trenes para su operación, lo primero sería para las pruebas y posteriormente el proyecto Metro entregará al Sistema de Transporte Colectivo, Metro, la línea 12 ya con manuales y debidamente probados.

Las alternativas que se están estudiando, efectivamente consisten en que se disponga de los trenes que están ya en la Ciudad de México, los primero tres trenes ya se encuentran en la Ciudad de México, que son de rodadura metálica, concatenaría, alimentación por arriba, estos trenes ya se encuentran en México para realizar las pruebas y se están haciendo los ajustes técnicos que fundamentalmente consiste en el cambio de la alimentación de la energía, entre los 750 y los 1,500 voltios; independientemente de que estamos a la espera de que las autoridades correspondientes se pronuncien respecto a esta inconformidad.

Pero comentar e informar que en este momento el proyecto Metro no sufre ninguna afectación, puesto que como comentamos este es un proyecto integral a precio alzado y dentro de este proyecto integral se contempla la ejecución del proyecto ejecutivo de la parte civil y de la parte electromecánica.

En este momento estamos en una etapa muy avanzada de la ejecución del proyecto electromecánico, de tal manera que la Empresa Consorcio cuenta con la información necesaria y suficiente para continuar con la ejecución de este proyecto ejecutivo y tenemos previsto una fecha establecida para disponer de los trenes y poder llevar a cabo las pruebas en su oportunidad.

En cuanto a las Estaciones que se están suprimiendo fundamentalmente y esta es una pregunta que nos hace el diputado Federico Manzo, sustituimos,

fundamentalmente se cancelaron las estaciones de Ganaderos y la de Vía Láctea, porque de acuerdo con los estudios de demanda se tenían volúmenes muy pequeños en esas dos estaciones; en tanto que teníamos en Mixcoac por ejemplo demanda del orden de los 79 mil pasajeros por día o Tláhuac con 20 mil, casi todas las estaciones andan por ese orden del orden de 20 mil estaciones y recordamos que son 20 estaciones en toda la línea, los reportes que se tienen de aforo en esas dos estaciones andaban por el orden de los 3 mil 600 usuarios por día.

Entonces, estas 2 estaciones con captación similar, de acuerdo con el proyecto y de acuerdo con las distancias razonables para el metro, tomando en cuenta que existe un plan de transporte integral y aquí el secreto es no poner a competir los diversos sistema de transportación, porque cada uno en su ámbito es insustituible; el Metro fundamentalmente es un sistema de transporte masivo, rápido, eficiente en las distancias que sensiblemente tenemos establecidas; la distancia máxima efectivamente se da entre Mexicaltzingo y Atlalilco y, repetimos, es del orden de 1.3 kilómetros.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, director general.

Para esta segunda ronda han solicitado el uso de la palabra por el PRI el diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- Nada más una pregunta, ingeniero, que siento no la apuntó. Le preguntaba que qué pasa si las instalaciones ya contemplaron las llegadas de otros transportes, no únicamente de las bicicletas que ya están destinando ustedes un estacionamiento. Ya en transporte de taxis, microbuses, ¿tendremos paraderos ahí para dar un mejor servicio a la ciudadanía? Vamos a llegar de diferentes lugares y no veo que se contemple nada en cuestión de transporte concesionado.

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

Por el PAN, cedemos el uso de la palabra al diputado Federico Manzo.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muchas gracias por la respuesta.

Mire, ingeniero, el asunto vecinal no es menor, está bien que nos dé tantas cifras en ese sentido respecto del número de recorridos, las mesas, las peticiones, pero yo creo que de nada sirve hacer tantas reuniones, hacerles dar vuelta a los vecinos, si no se les va a atender, si no se les va a resolver la problemática. Mucha de esta problemática es muy simple, son cuestiones de protección civil que la dirección a su cargo realmente no ha atendido o no les ha respondido como debiera.

El asunto es que de estas mesas ya vamos más de 8 meses en donde los vecinos van, vienen y no encuentran una respuesta, y el asunto no es solamente eso, sino que también el comportamiento que muestra, digo, ya durante la ejecución de la obra los ingenieros, el personal con los mismos vecinos ha sido bastante irrespetuoso. Vamos a ver.

Algunas cuestiones que planteaban los ciudadanos respecto de los trabajadores que se encuentran en la obra es que ellos al querer entrar a sus domicilios, al querer salir de ellos, al querer pasar presentan algunas cuestiones como prepotencia por parte de los trabajadores, de los ingenieros, el incremento de robos, las afectaciones en casas, de negocios, los levantamientos inmobiliarios mal hecho, porque hay que recordar que contrataron a la empresa de Yao, donde ustedes habían planteado un reporte fotográfico, las mediciones generales y por último la certificación notarial, cuestión que quedó incompleta en muchos de los domicilios de los vecinos alrededor y entonces muchos de ellos presentan daños estructurales en sus inmuebles, que cuando las autoridades del proyecto van a verlos resulta que la misma autoridad le dice que no son daños estructurales, sino que es defecto de la casa, que ahí estaba, y creo que esa no es la actitud con la que uno le debe responder a un vecino.

Más allá de eso, las afectaciones a los negocios, usted respondió que efectivamente se han ejercido 15 millones de pesos para esto, pero también no sabemos si a juicio de ustedes esto es suficiente o insuficiente, no tenemos un padrón cierto o bien hecho de cuál es la necesidad real de los comercios.

Sobre todo otra cosa, si todos los comercios han recibido realmente el apoyo, si no lo han recibido, si ha sido por zonas y la prioridad de cada una de estas zonas. No es lo mismo, nosotros, tanto el diputado Rodríguez Doval como un

servidor que estamos en Benito Juárez, los comerciantes de la zona de Mixcoac, desde Extremadura hasta avenida Universidad, sobre el Eje 7, que los comerciantes que están del otro lado de Tlalpan en Miravalle y Ermita. Estamos hablando de que aunque son más numerosos los de aquella zona, también yo creo que todos merecen una atención por igual y esto es lo que tenemos duda, lo que no se ha presentado.

Por supuesto problemas relativos a la construcción, de la conducta de la constructora, sobre todo de ICA, donde se quejan muchos los vecinos de que prácticamente se cuelgan de los cables de alta tensión, ocasionando con ellos desperfectos, variaciones en la energía eléctrica y por supuesto desperfectos en los electrodomésticos de los vecinos. Que también afectan las tuberías de suministro de agua potable, dejando sin abasto de agua a todos los inmuebles perimetrales.

Estas cuestiones no se han resuelto, también enfermedades en las vías respiratorias por fosas que también derivadas de las obras inducidas, se han dejado abiertas.

No ha habido una respuesta, no ha habido una atención adecuada por parte de la constructora, mucho menos por parte del gobierno, bueno, sí, el gobierno nos escucha nada más y hasta ahí se queda, desgraciadamente, pero no se ha hecho nada al respecto, nada más. Entonces los vecinos quedan en un práctico estado de indefensión, y parece que hay un desinterés por parte del gobierno, por parte del proyecto Metro respecto al bienestar de los vecinos y a atenderlos como se merecen para ocasionar las menos molestias posibles. ¿Por qué? Porque lo que la constructora debe de hacer es lograr una convivencia armónica con el entorno vecinal, cuestión de la que no se han ocupado.

Por otro lado, quisiera abordar el tema de la transparencia. Sabemos que honrosamente el proyecto Metro sacó el año pasado el premio a la entidad más transparente y prácticamente también nos pone a dudar mucho este premio, cuando el comité técnico decide clasificar información como reservada la información respectiva de la obra civil, pero qué nos puede mencionar al respecto porque hay muchas dudas, digo, parecería una incongruencia viniendo de la entidad más transparente del Distrito Federal.

Finalmente agradecerle por las respuestas y su compromiso también con la transparencia de que pudiéramos nosotros tener aquí en las tres Comisiones alguna copia del proyecto ejecutivo de la Línea 12 y esto se lo digo, se lo recalco porque hace unos meses cuando tuve el gusto de conocerlo le pedí precisamente una copia de este proyecto, usted dijo que sí y es hora de que no hemos recibido, no tenemos conocimiento del proyecto. Pero creo que este es el momento adecuado para poder precisamente hacer este compromiso por la transparencia, y por supuesto cualquier obra adicional o cualquier otra cuestión que se derive ya de la ejecución de las obras, incluyendo la atención a los vecinos aquí presentes, por supuesto que también tenga usted el compromiso de atenderlo, pero no de escucharlo, sino de darle respuesta, de atenderlos bien; si necesita financiamiento aquí estamos los diputados, para eso estamos, pero por favor que haya voluntad del proyecto y por supuesto que esta obra beneficie, pero beneficie de manera completa no solamente a los vecinos, a los ciudadanos del oriente de la Ciudad que se trasladan al poniente, sino también al entorno de los vecinos que van a ser afectados por estas obras, y eso es por mi parte todo, ingeniero. Muchas gracias.

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

Por el PRD, cedemos el uso del micrófono al diputado Guillermo Sánchez Torres.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SÁNCHEZ TORRES.- Buenas tardes. Bienvenido, funcionario del Gobierno del Distrito Federal.

Sin lugar a dudas este tipo de obras causan mucha polémica, lo fue en los años del viejo régimen con Hank González, los ejes viales, ocasionaron mucha polémica; en el tiempo de Andrés Manuel, los segundos pisos por los cuales he visto a muchos compañeros de la oposición pasar, en su momento fueron muy criticados, sin embargo, brindan un servicio muy eficiente para la gente que vivimos en el sur de la Ciudad, y ahora la famosa Línea Dorada.

Cuando dice el diputado Manzo que si se requiere dinero, pues yo le tomaría la palabra, estuvimos en diciembre tratando de sacar recursos adicionales para la línea del Metro y el gobierno federal no los otorgó. O sea, que no hablemos en

plural porque a la mera hora de etiquetar recursos para el Distrito Federal no hay esa opción a nivel federal.

Sabemos que para el diseño de la Línea 12 del Metro se efectuaron diversos estudios, como el de prefactibilidad, análisis de sensibilidad y encuestas origen-destino; sin embargo, se modificó el trazo original y se disminuyeron de 22 a 20 estaciones. Entendemos que esto obedece en gran medida a la disponibilidad de recursos, aunque también a algunos aspectos que no se consideraron inicialmente, como usted lo señaló. Sin embargo, dudo mucho que en realidad no se tengan afectaciones, sobre todo de carácter social, por las expectativas que se generaron a muchas personas de que tendrían una estación más cercana y la distancia que tendría la conexión entre la Línea 8 y la 12 que tengo entendido será de un kilómetro. ¿Podría profundizar al respecto?

Pasando a otro tema, en mi carácter de Presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, le solicito que nos remita el estudio de impacto urbano regional que nos expuso, que se formuló y que de acuerdo a su informe contiene las medidas e instrumentos para el ordenamiento territorial en el área del proyecto, y también me gustaría que nos explicara brevemente en qué consisten estas medidas e instrumentos.

Finalmente, le solicito atentamente nos pueda explicar en términos generales en qué consisten las medidas de mitigación de los impactos ambientales contenidas en las resoluciones emitidas por la Secretaría del Medio Ambiente para la autorización del proyecto.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Guillermo Sánchez. Concluida la segunda ronda de preguntas, otorgamos de nueva cuenta al ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, para dar respuesta.

EL C. ING. ENRIQUE HORCASITAS MANJARREZ.- Muchas gracias.

Señor diputado Juan Leobardo Urbina, con muchísimo gusto. El proyecto contempla el desarrollo de los CETRAM, en particular del de Tláhuac, no forma parte del proyecto integral, pero dentro del estudio que estamos realizando para la puesta en operación de la Línea 12 del Metro está contemplado que se

lleve a cabo el CETRAM de Tláhuac que va a servir precisamente para la correcta operación de la Línea 12; también está contemplado el que se haga el CETRAM de Periférico Oriente, que se hagan las adecuaciones correspondientes y se hagan también las adecuaciones necesarias en el CETRAM de Mixcoac, estos tres los tenemos en proceso de estudio, están ya realizando los anteproyectos y estamos a la búsqueda de la participación de empresas que estén interesadas en el desarrollo de estos sistemas.

Por otra parte, también en relación con una mejora en todo lo que es la Línea 12 que tradicionalmente por donde pasa el Metro viene un reordenamiento urbano, ahí estamos en desarrollo, tenemos un par de años en un proyecto contratado con la empresa Colinas de Buen que tiene a su cargo el desarrollo de esas vialidades coincidentes, de tal manera que se reordene todo el transporte público y todo esto por supuesto bajo el liderazgo de la Secretaría de SETRAVI que es la que viene coordinando estos estudios que son complementarios al desarrollo propio de la Línea 12 del Metro.

Señor diputado Federico Manzo, compartimos plenamente su preocupación, sin duda un proyecto de estas características y de esta magnitud causa enormes molestias a los ciudadanos, a las personas que transitan por las calles, a los comercios, a los hospitales, a los vecinos que caminan por esa zona y a los vehículos, sin duda. Es un proyecto que por sus características de complejidad, de magnitud estamos llevando a cabo excavaciones que van a ser del orden de los 2 millones 600 mil metros cúbicos, tenemos del orden de 560 máquinas mayores trabajando sobre la línea, tenemos del orden de 5 mil 500 empleados trabajando y toda esta complejidad se refleja al final del día en molestias para el vecino.

Lo que es también muy cierto es que tenemos la instrucción del Jefe de Gobierno de mediante planeación y mediante logística mitigar en la medida de las posibilidades las molestias y los inconvenientes que le ocasional al vecino.

Nos enfrentamos a retos muy grandes como es el manejo del tránsito en la avenida Tláhuac, que ya de por sí es una avenida que antes de que iniciaran las obras estaba semi colapsada y que no tiene alternativas viales. Sin embargo, estamos realizando también un esfuerzo enorme porque el dimensionamiento de las estructuras para cimentar las estructuras del tramo

elevado sobre la propia avenida Tláhuac son significativamente importantes en sus dimensiones, de tal manera que nos toman dos carriles sobre el proceso constructivo. Estas, comparadas, si fueran en un suelo firme, seguramente en lugar de tomar dos y medio carriles con un carril sería suficiente. Entonces las estructuras por los suelos blandos que nos estamos encontrando, el dimensionamiento de estas zapatas definitivamente es una agravante para la circulación de estas vialidades, independientemente de que también se ha hecho una campaña para que los ciudadanos no realicen comercio sobre la vía pública y también no se permita el estacionamiento sobre la propia vía pública.

También compartimos su preocupación respecto a la caballerosidad con la que se deben de conducir todos los que participamos en la Línea 12 del Metro. Para esto hemos realizado una campaña exhaustiva que consiste en recorridos todos los viernes a las 7 de la mañana en los que hacemos una evaluación de todas las observaciones y de todo el resultado de las mesas.

Yo comparto también su preocupación en el sentido de que se tengan reuniones y mesas de trabajo en la que no se atiendan los asuntos. Aquí para esto estamos solicitando que se canalicen todas las quejas a través del proyecto Metro en las que se tienen que atender, en las que atienden. Personalmente he estado en un sinnúmero de reuniones con vecinos, desde dos vecinos hasta 100 vecinos, con las asociaciones de las Cámaras de Comercio de Tláhuac, Cámara de Comercio de la Ciudad de México y estamos atentos a atender en la medida de las posibilidades todos las quejas y las sugerencias que se nos presenten.

En ocasiones no es posible, porque el proyecto tiene sus limitaciones en el interés público, es el caso cuando hemos analizado algunos movimientos de estaciones en cuanto a accesos, cuando se ha podido atender desde el punto de vista técnico, cuando no se pone en riesgo la seguridad del proyecto y de los ciudadanos, lo hemos hecho.

En cuanto al tema de los robos, también es un tema recurrente, siempre que se presentan este tipo de quejas, que ha sido una constante a lo largo de la línea en una primera etapa sobre la avenida Tláhuac, siempre participa con nosotros en la fuerza del diálogo representantes de la Secretaría de Seguridad y mediante elementos que se colocan a hacer los rondines, mediante el

confinamiento de las áreas, aquí a sugerencia de los ciudadanos se puso que fueran prácticamente transparentes y con iluminación, hemos de alguna manera resuelto el tema.

En cuanto a las afectaciones de los negocios, a los comercios, en una primera instancia se atendieron los comercios que corresponden a la avenida Tláhuac, ya comentábamos de algo así como mil 100, programa que está operando la Secretaría de Gobierno, los recursos están agotados correspondientes al año pasado, estamos a la espera de que se le fondee recursos para este año.

Pero también debemos de comentar que hasta donde es de mi conocimiento, nunca antes en la historia del Metro se había proporcionado este tipo de apoyos, reconociendo plena y ampliamente la afectación que tienen los comercios durante la construcción. Hay de los dos tipos, porque también es cierto que algunos pequeños comercios sobre la avenida Tláhuac se han visto también beneficiados, estamos hablando de tiendas pequeñas, minoritarias, se ven beneficiados porque tenemos del orden de 5 mil 500 trabajadores que están propiciando una derrama, que el proyecto al final del día cuando tenga su mayor intensidad estamos estimando que va a ser del orden de los 25 mil millones de pesos, independientemente de que estas personas que están trabajando en el proyecto están provocando una derrama en alimentos, en artículos de primera necesidad, puesto que materialmente gran parte de su tiempo lo emplean ahí en la línea.

En cuanto al proyecto ejecutivo que nos comprometimos hacer llegar al diputado Federico Manzo, no lo hemos hecho porque está en pleno desarrollo, recordemos que este es un proyecto integral en el que el consorcio tiene la obligación de desarrollar el proyecto y construir, estamos en una etapa en la que estamos concluyendo los primeros proyectos ejecutivos, pero no tenemos todavía totalmente concluido al ciento por ciento el proyecto ejecutivo. Sin embargo a su amable solicitud con mucho gusto lo pondremos a su disposición.

Aquí es importante y qué oportunidad mejor para comentar en relación con el tema de transparencia. El proyecto Metro del Distrito Federal no tiene reservado el proyecto ejecutivo ni los planos, en realidad en este momento el

proyecto Metro tiene únicamente reservado tres aspectos que me voy a permitir comentarles:

El primero tiene que ver con los levantamientos notariales que también fue una de las observaciones del diputado Federico Manzo, los levantamientos notariales, el consorcio tiene una obligación contractual de llevarlos a cabo previo al inicio de los trabajos con la finalidad de que si posteriormente si como resultado de la ejecución de los trabajos se detecta algún desperfecto, algún daño a las estructuras, también el consorcio tiene la obligación y lo tiene de una póliza de seguro y esa póliza cubriría los daños.

Aquí nos hemos encontrado con que en un buen número de los casos de estos levantamientos notariales pues corresponden a las propiedades privadas. Entonces por razón de la privacía hemos considerado y así lo ha considerado también la autoridad, de que es información que se debe de restringir porque no todos los vecinos están de acuerdo en que se de a conocer información que el propio vecino considera privada.

En ocasiones nos hemos encontrado también de que cuando llegamos o cuando llega el notario con los estructuristas, el vecino no permite el acceso o no se encuentra. Entonces ahí se hace una pequeña acta y se levanta el resultado.

También lo que es cierto que en la zona poniente de la Ciudad de México, fundamentalmente en el tramo comprendido entre Parque de los Venados y Mixcoac, pues todavía no llegaban las obras del Metro cuando ya se empezaban a reportar afectaciones por la construcción. Aquí pues estamos muy atentos a cumplir la parte normativa, tener previo al inicio de los trabajos los levantamientos; hemos verificado que el consorcio tiene las pólizas de seguro, los vecinos que no han sido atendidos deberán de poner sus quejas en el Proyecto Metro del Distrito Federal y nosotros deberemos de atender con puntualidad y con eficiencia sus solicitudes y lo haremos independientemente de que es nuestra obligación, con muchísimo gusto que para eso estamos.

Otro tema que tenemos reservado, tenemos únicamente tres, ya comentábamos el primero que es el tema con los levantamientos notariales, el otro tema que tenemos reservado son las pruebas de calidad de los concretos,

puesto que son múltiples las razones para entregarse toda vez que hay procedimientos y hay especificaciones que se deben de cumplir y estas especificaciones pues están sujetas a todo el proceso de contraloría y de auditoría que tenemos establecidos.

Entonces estos dos temas que tenemos reservados son los únicos que tenemos reservados. El proyecto tiene su Página Web en transparencia, tenemos desde el estudio de costo-beneficio, disponible para cualquier ciudadano, y hemos atendido cualquier solicitud relacionada con el proyecto que ha sido específica y con cualquier otro tema relacionado con el mismo.

En cuanto a los recursos, bueno ya comentamos que el monto total que el proyecto va a requerir son 17 mil 583 millones de pesos y yo quisiera tomarme unos segundos para comentar el flujo total del proyecto desde el 2008 hasta el 2012, que hemos planteado a la Asamblea y que actualmente pues no tenemos la totalidad de los recursos.

El proyecto en total va a requerir 22 mil 716 millones de pesos y aquí quisiéramos puntualizar nuevamente de que el monto total del contrato a este momento no se ha movido, contratamos 17 mil 583 lo que corresponde a las obras y estos 17 mil 583 millones de pesos no se han movido puesto que es un proyecto integral.

Adicionalmente a este contrato completo tenemos adicionalmente a la obra física y electromecánica, tenemos un importe de consultoría especializada y asesoría por 214, para vialidades complementarias coincidentes 508, para complementarias 127, para las obras inducidas no contempladas en el alcance del proyecto 6 mil 400 y aquí consideramos para material rodante 3 mil.

El proyecto total es de 22 mil 716 millones. Se ejercieron en el 2008, 858, y se ejercieron 7 mil 43 en el 2009, y estamos atentos a los recursos del 2010. En una primera instancia estamos requiriendo 6 mil 400 millones de los cuales la Federación únicamente ha otorgado o va a otorgar mil millones de pesos que tienen un calendario que todavía no tenemos oficialmente, pero que va a consistir en entregar 250 millones de pesos a partir del mes de marzo, cada mes 250 millones de pesos.

En relación al sobre costo que nos comentaba, nos solicitaba la diputada Aleida, en relación con el sobre costo por el no otorgamiento de los recursos de la Federación correspondientes al 2009, pues podemos comentar que la última partida de 429 millones se nos otorgó el día 6 de enero de este año. Con esto se completaron los 3 mil millones comprometidos por parte de la Federación y efectivamente se generó un sobre costo que estamos estimando que es del orden de 100 millones de pesos y estamos en proceso de conciliación y de revisión para determinar ya el monto ya preciso, puesto que está contemplado en la base contractual el mecanismo de cuantificación.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias ingeniero Enrique Horcasitas.

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

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO COUTTOLENC GUEMEZ.- El Partido Verde Ecologista de México siempre ha apoyado la construcción y utilización del transporte público que no contamine, que sea eficaz y eficiente y que su construcción cumpla con las normas ambientales y de desarrollo urbano.

En este sentido consideramos que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es un proyecto probado con alto beneficio social, no contamina y transporta diariamente a millones de personas en tiempos reducidos. Creemos que extender su red al sur-oriente beneficiará a miles de personas que no tienen otra alternativa de transporte y que además requieren hacerlo en tiempos cortos.

Recordemos que una parte importante de nuestra vida la perdemos en los traslados que hacemos diariamente de nuestras casas a nuestros trabajos. Tenemos conocimiento de que esta Línea transportará aproximadamente a 450 mil pasajeros diariamente que se sumarán al millón 600 mil que actualmente mueve el Sistema de Transporte Colectivo; que tendrá correspondencia con las Líneas 8, 2, 3 y 7; que se pretende reducir 400 mil toneladas de carbono por año al haber una menor circulación de vehículos; que se estima un ahorro de 11 por ciento de energía en función de la rueda metálica que tiene menor fricción que la neumática.

Alabamos que este proyecto se haya contratado a precio alzado y tiempo determinado, ya que da transparencia y certeza a la ciudadanía.

Entendemos la necesidad de valorar cada una de las etapas de construcción de este proyecto para determinar su viabilidad y eficacia, sin embargo al modificar los trazos también se requiere volver a realizar los estudios, pues de lo contrario estaríamos incumpliendo con la normatividad en materia de desarrollo urbano y ambiental generando incertidumbre sobre los mismos.

Reitero, en el Partido Verde estamos a favor de estos proyectos. Consideramos que es necesario dar las garantías debidas a todas aquellas personas que van a beneficiarse por la construcción y posterior funcionamiento de esta nueva Línea.

Se requiere que se cuente nuevamente con los estudios de impacto ambiental y urbano ambiental que respalden las modificaciones realizadas al proyecto. Es indispensable que esta obra cumpla con su función de mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta Ciudad y que se cuide y respete al medio ambiente.

Es cuanto, diputado Presidente, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado José Alberto.

Para dar un mensaje otorgo el uso de la palabra al Presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, al diputado Guillermo Sánchez Torres.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SANCHEZ TORRES.- Muchas gracias diputado Guijosa.

Sin duda el proyecto de la Línea 12 del Metro es la obra más importante de los últimos años para la Ciudad de México, con una inversión de más de 17 mil millones de pesos y que beneficiará a más de 400 mil personas de varias Delegaciones e incluso del Estado de México, quienes reducirán sus gastos en transporte y ahorrarán un tiempo considerable en sus traslados.

Estamos de acuerdo en cuanto a la transparencia. Desde la Comisión de Vigilancia se solicitará a la Contaduría Mayor de Hacienda inicie una auditoría especial y permanente de los recursos aplicados en el proyecto desde la elaboración del mismo y hasta la conclusión de la obra.

Obras como estas en verdad contribuyen al mejoramiento de la infraestructura de la Ciudad de México, la Línea 12 del Metro generará más de 25 mil empleos directos y muchos más indirectos que tanta falta hacen en nuestra Ciudad y en el país en general por la política neoliberal del Gobierno Federal.

También sabemos que en las Estaciones del Metro se contará con tecnología de punta y muchos servicios asociados para beneficio de los usuarios y de los propios trabajadores del Metro.

En materia ambiental tampoco tengo duda de los beneficios que representa el reordenar el transporte, reducir las emisiones de carbono en más de 400 mil toneladas por año, así como las medidas adicionales que se tienen previstas como celdas solares, la reforestación de 10 mil árboles, resumidores, etcétera.

Hacemos un fuerte reclamo al Gobierno Federal para que no retrase los ingresos que fueron aprobados por la Cámara de Diputados y que actualmente generan intereses y que cada vez el proyecto se encarezca más.

Es por ello, ingeniero Enrique Horcasitas, que nosotros apoyamos su construcción, que estamos conscientes de que todo el proyecto puede sufrir modificaciones por las circunstancias que se presentan o bien para mejorarlo.

Como Presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana y como integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad, estaré atento en los avances que se tengan en la construcción de la Línea 12 del Metro y le daremos seguimiento puntual hasta su conclusión.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado Guillermo Sánchez.

Diputadas y diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad, Desarrollo e Infraestructura Urbana y de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica; ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal; medios de comunicación; ciudadanas y ciudadanos:

En esta comparecencia del Director General del Proyecto Metro del Distrito Federal, ingeniero Enrique Horcasitas Manjarrez, ante las tres Comisiones Unidas mencionadas, debemos concluir reconociendo la importancia que se

asigna en el Programa Integral de Transporte del Distrito Federal y que tienen las obras de amplitud, de longitud de la red actual del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Línea 12, de 200.4 a 226.5 kilómetros, y de 175 a 195 Estaciones que beneficiarán según los estudios efectuados a más de 367 mil pasajeros diarios en días laborales.

También mi reconocimiento por haber obtenido el año pasado el Premio a la Transparencia esa Honorable Institución.

Esta magna obra es noble por sus amplios beneficios para la población, además de ser la más grande obra de infraestructura en materia de transporte colectivo en todo el país. También contribuirá de manera importante a disminuir y revertir los efectos nocivos de la contaminación ambiental en nuestra Capital.

En este sentido debemos considerarla como una acción relevante del Gobierno del Distrito Federal para mejorar la salud de las y los habitantes de la Ciudad de México y fortalecer la estrategia contra los impactos del cambio climático.

Por ello debemos reconocer sin reservas que su inversión necesaria fue y es oportuna decisión y acción del Gobierno del Distrito Federal que pretende coadyuvar a disminuir los altos índices de desempleo que agobian a la población mexicana y a reactivar la economía financiera de la Capital del País y por lo tanto a toda la megalópolis en su región centro.

Pero este reconocimiento no debe adornar los discursos y convertirse en firme solicitud, en demanda prioritaria de todas y todos los representantes populares; es una obra que no se debe politizar y que el Gobierno Federal modifique sus decisiones y sus políticas, sus estrategias, sus acciones de asfixia presupuestal y financiera a la Ciudad de México, para que cesen los perjuicios que causa en contra de sus habitantes, mismos que hoy sufren por efecto de la crisis, pero también de su vida política y económica y vigente deterioro acelerado.

La construcción de la Línea 12 requiere de excavación y traslado de un millón de metros cúbicos de tierra, de escombros, 342 mil metros cúbicos de concreto, 30 mil toneladas de acero, mil 900 profesionales y técnicos, 22 mil trabajadores y mil 300 unidades de maquinaria diversa, la decisión unilateral de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de recortar 430 millones de pesos de un total del monto de 3 mil millones de pesos para su construcción y

conclusión autorizados por la Cámara de Diputados en el decreto de presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio fiscal del año pasado, fue como denunció públicamente el día 10 de septiembre del 2009 el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, un golpe directo y muy delicado porque trae consigo que la obra no se termine a tiempo. Le agregamos nosotros que se incrementen considerablemente los costos.

Como todos sabemos, el Gobierno Federal envió en el proyecto de decreto de presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2010, con cero pesos el monto de recursos asignados a la continuación de la construcción de la Línea 12, gravísima decisión y acción gubernamental federal que no fue corregida en su totalidad por la mayoría de la Cámara de Diputados que aprobó sólo mil millones de pesos de 3 mil 500 millones de pesos solicitados por el Gobierno de la Capital, y 5 mil millones de pesos como un techo de endeudamiento del Distrito Federal en lugar de los 5 mil 500 millones solicitados por el Organo Ejecutivo Local.

Preocupante situación que dejó este año un faltante de 2 mil 500 millones de pesos a las autoridades capitalinas para seguir sin contratiempos y sin retrasos la edificación de esta magna obra pública de la Capital.

También sabemos que es una obra de esta índole afecta a vecinos, comercios y transeúntes, por lo que le tomamos la palabra ingeniero de tener reuniones permanentes y es importante la coordinación con los 66 representantes populares, a fin de dar respuestas favorables a los denunciantes.

Se reconoce el esfuerzo que se hizo el año pasado a través de la Secretaría de Desarrollo Económico, pero para este año esperemos que continúen y se amplíen.

Diputadas y diputados, dice la Página Electrónica del Proyecto Metro del Distrito Federal, que esta Línea será conocida como la Línea 12 Dorada del Bicentenario, ya que conmemorará los 200 años de nuestra Independencia y los 100 años del inicio de la Revolución.

Si queremos que la Patria mexicana perviva y tenga un futuro asegurado es hora de escuchar la voz y las recomendaciones de los Premio Nóbel, si queremos que nuestro México se consolide como un país soberano.

Es urgente la aplicación de políticas sociales capaces de disminuir la pobreza, la ignorancia, la marginación, de incrementar el empleo, los ingresos y el nivel de vida de la población.

En ese sentido la obra pública puede contribuir decisivamente. Por eso llamamos de nueva cuenta a los Poderes Federales, en especial al Gobierno Federal, a garantizar los presupuestos necesarios para la construcción y conclusión de la Línea 12 del Metro.

Muchas gracias por su atención. Damos por clausurados esta reunión de trabajo siendo las 13:00 horas del día 10 de febrero de este 2010.

Muchas gracias.

