

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
ESTENOGRAFÍA PARLAMENTARIA



I LEGISLATURA

Comisión de Movilidad Sustentable
Secretaría de Movilidad
Comparecencia

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Salón Heberto Castillo

21 de octubre de 2019

EL C. PRESIDENTA DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN.- Buenos días, diputadas y diputados.

Maestro Andrés Lajous Loaeza, Secretario de Movilidad, y a los titulares de diversos organismos de comunicaciones, doctora Florencia Serranía Soto, Directora General del Metro, bienvenida; ingeniero Guillermo Calderón Aguilera, Director del Sistema de Transportes Eléctricos, bienvenido; ingeniero Roberto Capuano Tripp, Director General del Metrobús, bienvenido; Natalia Rivera, Coordinadora General del Órgano Regulador de Transporte, bienvenida; maestro Brandon Flores, Subsecretario de Transporte, bienvenido; maestro Rodrigo Díaz González, Subsecretario de Planeación Política y Regulación. Sean bienvenidos a este Congreso.

Siendo las 09:14 horas del día lunes 21 de octubre del 2019, nos reunimos con el propósito de llevar a cabo la comparecencia del Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, maestro Andrés Lajous Loaeza.

A efecto de iniciar la comparecencia, solicito a la diputada Secretaria dar cuenta del resultado de registro previo de asistencia de las y los diputados.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones del diputado Presidente, se informa que se han registrado previamente en la lista de asistencia, seis diputadas y diputados, por lo tanto hay quórum para sesionar, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Secretaria. Se abre la sesión.

Damos la bienvenida al maestro Andrés Lajous Loaeza, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, para desahogar la comparecencia en el marco de la glosa del primer informe que guarda la administración pública del Gobierno de la Ciudad de México presentado por la Jefa de Gobierno, lo anterior para dar cumplimiento a lo dispuesto a los artículos 29 apartado D inciso K y 32 apartado C numeral tres de la Constitución Política de la Ciudad de México, 16 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, 254, 255 y 283 párrafo cuarto del Congreso de la Ciudad de México, así como el acuerdo de la Junta de Coordinación Política de este Congreso, relativo a las comparecencias de las personas titulares de las diversas secretarías del Gobierno de la Ciudad.

Con el desarrollo de esta comparecencia estamos dando cumplimiento con el principio para la construcción democrática y con obligaciones de rendición de cuentas. Hablar de la movilidad de la Ciudad de México no es un tema sencillo, tomando en cuenta que estamos hablando de poco más de 20 millones de personas que convivimos en la zona metropolitana del Valle de México.

Mediante el ejercicio de ese derecho es que podemos ejercer otros como el derecho a la educación, al trabajo, al deporte, a la salud, entre otros. Por ello es que esta comparecencia nos permitirá conocer los planes y programas que la Secretaría de Movilidad implementó al avance de lograr los pendientes, así como los proyectos que eventualmente se tengan contemplados.

En virtud de lo anterior, para dar inicio a la comparecencia hacemos de su conocimiento el formato mediante el cual serán las comparecencias aprobado por la Junta de Coordinación Política del Congreso de la Ciudad de México. Adelante, diputada Secretaria.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia daré lectura al acuerdo de la Junta de Coordinación Política CCMX1/JUCOPO/36/2019 aprobado en sesión plenaria el pasado 24 de septiembre, particularmente el acuerdo segundo relativo al formato para el desarrollo de las comparecencias de las personas titulares de diversos órganos de la administración pública del Gobierno de la Ciudad.

1.- Lista de asistencia

- 2.- Mensaje de la o las personas que presiden la o las comisiones, hasta por 5 minutos.
- 3.- Intervención de la persona servidora pública que comparece, hasta por 20 minutos
- 4.- Intervención de una o un legislador hasta por 10 minutos por cada grupo y asociación parlamentaria en el orden siguiente:
 - I.- Asociación parlamentaria de Encuentro Social.
 - II.- Grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.
 - III.- Grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.
 - IV.- Grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.
 - V.- Grupo parlamentario del Partido del Trabajo.
 - VI.- Grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.
 - VII.- Grupo parlamentario MORENA.
- 5.- Intervención de las personas servidoras públicas que comparecencia hasta por 20 minutos para responder a los planteamientos realizados por las y los legisladores.
- 6.- Réplica hasta por 3 minutos de acuerdo al orden en que se registren sin exceder un turno por cada grupo y asociación parlamentaria.
- 7.- Intervención final de la persona servidora pública que comparece hasta por 10 minutos.
- 8.- Clausura.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada. En este sentido, se otorga el uso de la palabra a la Secretaría de Movilidad para rendir informe hasta por 20 minutos.

Damos la más cordial bienvenida al licenciado Carlos Augusto Morales López, Director General del Licencias y Operación del Transporte Vehicular. Seas bienvenido.

Adelante, Secretario.

EL C. MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA.- Buenos días a todas y todos.

Agradezco a las diputadas y los diputados su presencia el día de hoy, así como a compañeras y compañeros de los organismos de transporte de la ciudad y de la Secretaría de Movilidad.

Desde la campaña por la Jefatura de Gobierno, la actual Jefa de Gobierno se comprometió a atender la movilidad en la ciudad, como uno de los temas prioritarios para las y los capitalinos, junto con el de seguridad pública y la prohibición de agua para la ciudadanía.

Por esta razón, días antes de iniciar el gobierno en diciembre del año pasado, desde el equipo de movilidad presentamos el plan estratégico de movilidad 2019 que tenía como objetivo establecer las bases de cómo actuaríamos durante el primer año de gobierno, pero también las bases para los siguientes años.

En dicho plan, se estableció la perspectiva que tenemos en el Gobierno de la Ciudad de México sobre la movilidad y que por tanto marca nuestra forma de trabajo. Esta perspectiva tiene dos elementos, el primero es el reconocimiento de la desigualdad que existe en términos socioeconómicos y espaciales entre el centro y la periferia de la ciudad.

El segundo, es el énfasis en el uso de datos, tecnología y mediciones en nuestra implementación de políticas públicas, es decir en los diagnósticos basados en evidencia, en el uso de nuevas tecnologías y la evaluación de nuestro trabajo, según sus consecuencias.

Dentro de esta perspectiva, planteamos como objetivos reducir los tiempos de traslado, integrar la red de transporte público y reducir el número de víctimas en hechos de tránsito.

Para lo primero, para la preferencia por la periferia, en los proyectos de movilidad que hemos ejecutado este año, se reconoce que las personas que viven más lejos de sus trabajos, tienden a ser al mismo tiempo las personas con menores ingresos que pasan más tiempos moviéndose durante el día y que suelen pagar los viajes más caros.

También reconocimos que estas mismas personas son las más vulnerables frente a los riesgos que son parte de la vida cotidiana, como los incidentes viales y los asaltos.

El reconocimiento de la desigualdad entre el centro y la periferia de la ciudad, es lo que nos obliga a extender la red de transporte masivo, dar seguridad al transporte concesionado y construir infraestructura segura para peatones y ciclistas fuera de la zona central de la ciudad.

En pocas palabras, la desigualdad histórica entre quienes podemos ir a la casa, ir de la casa al trabajo o a la escuela con relativa comodidad y en corto tiempo frente a quienes no gozan del mismo privilegio, nos obliga a tener una preferencia por los más vulnerables, por los que viven más lejos, por los que les toma más tiempo de su día estar en movimiento.

Esta preferencia por la periferia se ha expresado en la contratación de dos líneas de cablebús que tienen como objetivo extender los trayectos del metro en lugares de la ciudad, donde por razones geográficas y urbanas, el Metro no llega.

La primera en Cuauhtémoc, en la Gustavo A. Madero y la segunda en la Sierra de Santa Catarina en Iztapalapa. Ambos son lugares con un gran porcentaje de viviendas con un alto grado de marginación, una traza urbana inconexa y fragmentada, lejos del centro de la ciudad y conexiones complejas al transporte masivo.

En esta misma lógica, cambiamos el trazo planteado de la línea 5 del Metrobús, que originalmente se quedaba en la puerta de Xochimilco, pero que ahora se construye para llegar a la prepa 1 con la posible conexión al tren ligero en la Noria dentro de Xochimilco.

Este año también hemos trabajado en el proyecto que extiende la trayectoria de la línea 8 del metro con una línea de trolebús elevado que va de Constitución 1917 hasta Santa Martha Acatitla, para dar una alternativa de viaje a quienes suelen usar la Línea A del Metro hacia el centro o el transporte concesionado sobre Avenida Ermita.

En la zona poniente y sur de la ciudad hemos extendido nuevas rutas de RTP gracias a la puesta en operación de 70 nuevas unidades cien por ciento accesibles y a la reactivación de 100 unidades que estaban en talleres de mantenimiento. Planeamos seguirlo haciendo con las 111 unidades adicionales que llegarán en diciembre de este año.

Considerando que más de la mitad de los viajes que se hacen en la ciudad se hacen en transporte concesionado y que a su vez en ciertas zonas de la ciudad esta es la única opción de transporte público para la ciudadanía, este año iniciamos la colocación de GPS y cámaras de video visibles en el C5 para todo el transporte concesionado.

En términos de protección a usuarios vulnerables de las vías, está en obra la red de ciclovías en Tláhuac, que suma 15.8 kilómetros de trayecto e incluye la mejora de infraestructura peatonal en 92 intersecciones.

En el caso de Xochimilco está por empezar la construcción de una red ciclovías con un trayecto de 7.6 kilómetros y en los proyectos de parques en Eje 6 Sur y Periférico Oriente en Iztapalapa se incluyeron trayectos para 4.8 kilómetros de ciclovías.

Las alcaldías donde se están haciendo estas obras no sólo son alcaldías en la periferia de la ciudad sino que son zonas de la ciudad donde siempre ha habido viajes en bicicleta pero nunca se había construido la infraestructura para proteger a estos usuarios.

Asimismo, desde los primeros días de la administración iniciamos la intervención con infraestructura accesible, semáforos peatonales y adecuaciones geométricas en las 100 intersecciones con más atropellamientos en la ciudad y con mayor congestionamiento. Hemos entregado ya 37 de estas intersecciones y están en construcción el resto.

Pese a los esfuerzos dirigidos a mejorar y extender las opciones de transporte público en zonas periféricas de la ciudad, estos esfuerzos no cumplirían su objetivo de reducción de tiempos de traslado y mejora de la calidad de viajes de la periferia si no se mejora la integración con la red de transporte que ya existe y si no se mejora el servicio de esta red que históricamente ha cubierto la zona central de la ciudad.

Por esta razón planteamos un proyecto de modernización del Metro que prioriza la modernización completa de la Línea 1. Esta Línea no sólo cumplió 50 años en operación este año sino que es la línea que estructura toda la red de transporte de la ciudad, pues tiene intersecciones con 10 Líneas del Metro y con 5 Líneas del Metrobús.

Este plan empieza por mejorar la provisión de electricidad este año con una nueva subestación eléctrica en Buen Tono, y continúa el año que viene con la renivelación de las vías, la compra de 30 nuevos trenes y la instalación de un sistema moderno de pilotaje automático.

En el caso del servicio de transportes eléctricos por primera vez en más de 100 años se están cambiando las vías del primer tramo del Tren Ligero y el Corredor Cero Emisiones de Eje Central se convertirá en el Trolebici con 63 trolebuses nuevos que se estrenarán en el mes de diciembre de este año.

Adicionalmente iniciamos la extensión de la Línea 3 del Metrobús de Etiopía hacia Xoco. Se integró la transferencia entre Línea 2 y Línea 3 en Etiopía, se destinaron 100 millones de pesos para dar mantenimiento al carril y confinamientos de Línea 2, 20 millones de pesos para el mantenimiento de la infraestructura de Línea 1 y estamos preparando los planes para la extensión de la Línea 4 del Metrobús a Pantitlán.

El CETRAM de Indios Verdes tendrá para el año que entra un rediseño completo que permitirá mejorar la transferencia entre Metro y Metrobús, pero también ordenará el transporte concesionado e integrará la Línea 1 de Cablebús y la Línea 4 del Mexibús a partir del proyecto ejecutivo que está por entregarse.

En el caso de la red de ciclovías en la zona central de la ciudad, se están interconectando tramos antes inconexos con casi 20 kilómetros de trayectos nuevos. Esto suma poco más de 70 kilómetros de ciclovías.

Estos proyectos reflejan el interés de esta administración por no sólo extender la red de transporte público existente sino por mover la red hacia un sistema de movilidad integrada, por ejemplo, la red se integra con viajes multimodales cuando se considera la movilidad sustentable como las bicicletas como parte del transporte público a través de servicios compartidos y de los nuevos biciestacionamientos en Buena Vista, Martín Carrera, Tláhuac y El Rosario.

También se integra con la homologación y extensión de la tarjeta única de transporte de la ciudad, la Tarjeta MI, que a finales de este año se extiende a RTP y a Trolebuses para el año que entra empezar a integrar corredores de transporte concesionado; y sin duda se integra cuando se reconoce que la vulnerabilidad de las mujeres en el transporte y espacio público es tan constante que requiere de una intervención en toda la red, como hemos hecho en la mejora de señalización y fortalecimiento de vagones y espacio exclusivo para mujeres.

Para lo segundo, para el énfasis en los datos, las nuevas tecnologías y las mediciones en la implementación de políticas públicas, empezamos por reconocer la histórica corrupción que ha estado vinculada a la Secretaría de Movilidad.

La única forma de acabar con la corrupción es cambiando de fondo la relación entre las autoridades y los concesionarios de ruta, taxistas y la ciudadanía en general. Esto empieza por explícitamente mandar el mensaje a grupos organizados y a sus representantes que las autoridades ni los van a extorsionar ni los van a usar políticamente. Para llevar a cabo este objetivo invertimos recursos y trabajamos en rehacer los sistemas y procesos de la Secretaría.

Por un lado nos abocamos a reducir el número y complejidad de trámites que tienen que hacer los dueños de automóviles y, por el otro, hemos cambiado la relación cotidiana con taxistas y concesionarios de ruta. Para ello hemos avanzado en la digitalización de los trámites más importantes ante la Secretaría, para reducir el tiempo que dedican las y los ciudadanos en procesos administrativos y para acabar con la corrupción.

Ahora las tarjetas de circulación son permanentes y se digitalizó el trámite de renovación que se hace cada tres años.

Se estableció la opción de iniciar la renovación de la licencia de conducir en línea, y a inicios del año que entra estará en operación un nuevo sistema de alta de placas para que las y los dueños de autos sólo recojan las placas asignadas sin tener que hacer un trámite presencial.

Este año cambiamos la revista de taxi y la solicitud de la licencia de taxi de forma radical. Pasamos de un sistema donde era necesario que se llevaran cada año papeles a lugares como El Coyol y La Virgen, hoy clausurados, para hacer colas y ser extorsionados, a trámites cien por ciento digitales, donde no hay necesidad de recurrir a intermediarios y coyotes. Ahora la revista físico-mecánica se hace no sólo como diagnóstico sino como servicio en los 52 verificentros de la ciudad.

También este año el Gobierno de la Ciudad está financiando la sustitución de taxis de más de 10 años de antigüedad, logrando en tan sólo un par de meses la aprobación para sustituir más de 1,200 taxis por vehículos eléctricos, híbridos o altamente eficientes, con altos estándares de seguridad.

En términos de la modernización del servicio de taxi no sólo hicimos modificaciones al reglamento y a la ley en camino a un piso parejo con los servicios de aplicación sino que también, por primera vez, el Gobierno de la Ciudad ofrece una aplicación con botón de auxilio para las y los usuarios y taxistas del servicio tradicional.

Al mismo tiempo hemos iniciado un proceso de regulación de los servicios de aplicación, que al igual que otros casos, empieza primero que nada por la recopilación de información, que permite evaluar y diseñar opciones de políticas públicas con base en la operación realmente existente de estos servicios.

Esto fue lo que hicimos con la regulación de patines eléctricos y bicicletas sin anclaje, compilamos datos, evaluamos la operación, ponderamos externalidades negativas y creamos reglas y procedimientos transparentes.

El programa de verificación de transporte concesionado se diseñó principalmente como un programa de mejora de la seguridad para las y los pasajeros. Se inició la verificación desde enero de este año con las 15 rutas vinculadas a más incidentes viales, y se empezó en orden de arriba hacia abajo para dar la señal de que la ruta con más incidentes recibe primero la atención de la autoridad.

Esto también permitió transmitirles a los transportistas que las verificaciones realmente se hicieron para revisar las condiciones de seguridad de las unidades y no para extorsionarlos o por razones políticas.

Al día de hoy llevamos más de 7 mil 600 verificaciones que han resultado en 686 unidades suspendidas y 630 remitidas al corralón pero, lo más importante, es que esto resultó en una reducción de 30% en hechos de tránsito que involucran a transporte público.

La prioridad que la seguridad de los pasajeros representa para este gobierno se refleja también en el Registro de Operadores de Transporte, que permite contar con un acervo robusto de información para la autoridad y poder, a través del desarrollo de aplicaciones, hacerlo de conocimiento de la ciudadanía e incluso los propios concesionarios. Llevamos registrados alrededor de 76 mil operadores de ruta y taxi y 442 mil choferes de los servicios de aplicación.

La cancelación del programa de fotomultas y la implementación del programa de fotocívicas también cambió la relación entre la ciudadanía y las autoridades, pasamos de un programa que tenía un enfoque primordialmente recaudatorio a un programa con objetivos de seguridad vial, con un énfasis en el cambio de las conductas, en la educación, en la retribución con el trabajo a la sociedad y en la evaluación.

Tres elementos esenciales tiene el programa de fotocívicas: uno, las cámaras y radares están en los lugares con más incidentes viales; dos, es público dónde están las cámaras y radares; tres, las sanciones no son monetarias. El diseño del programa ha resultado en que por primera vez el Gobierno de la Ciudad de México esté dando cursos de seguridad vial a conductores, que va desde el curso introductorio hasta un curso de sensibilización en la biciescuela, 4 mil 97 cursos que hoy se han impartido y que nunca se habían dado; en términos de evaluación, por primera vez el Gobierno de la Ciudad publicó los datos de incidentes viales con sus distintas fuentes.

Con estos datos, desde la SEMOVI damos seguimiento a la política de seguridad vial, lo que hemos visto hasta el día de hoy es que alrededor de las distintas intervenciones que se han hecho para reducir incidentes viales tanto con dispositivos tecnológicos como con adecuaciones e infraestructura, hay una reducción en hechos de tránsito y una reducción en el número de víctimas. Sin embargo, si hay asunto que tenemos que fortalecer y en el que debemos innovar es el de la seguridad vial; hoy, gracias al reporte trimestral que publicamos regularmente, sabemos que hay horarios, en particular madrugadas y fines de

semana, en los que se concentran los hechos de tránsito fatales. Por eso, así como hasta hoy hemos enfocado nuestras intervenciones en los lugares donde se concentran estos incidentes, debemos encontrar una forma para priorizar nuestras intervenciones ahora en las horas del día y los días de la semana en los que muere más gente.

Sin duda, falta mucho por hacer, mucho por mejorar y mucho por cumplir; pero me atrevo a decir que las bases para lo que sigue están puestas, seguiremos con los ojos puestos en la desigualdad, seguiremos trabajando para que la periferia esté menos lejos del centro y el centro sea cada vez menos el privilegio de pocos; seguiremos combatiendo la corrupción y seguiremos innovando en el uso de tecnología, seguiremos evaluando nuestro trabajo y seguiremos abiertos a que los representantes populares y la ciudadanía lo evalúe y lo critique.

Necesitamos hacer más y necesitamos hacerlo mejor. No hay espacio para darnos por satisfechos, hay mucho, mucho por hacer, y por eso solo hay espacio para entregar toda nuestra voluntad, toda nuestra determinación y toda nuestra capacidad a esta gran ciudad, como suele decir la Jefa de Gobierno.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario.

Quiero darle también la más cordial bienvenida al profesor Ramón Jiménez López, Director de la Red de Transporte de Pasajeros. Bienvenido. A su vez al licenciado Alfredo Raigosa, Coordinador General de Enlace Institucional, Territorial y Ciudadano. Bienvenido.

Se suma nuestro diputado Eleazar Rubio, bienvenido; diputada Guadalupe Solache, bienvenida; Gaviño, bienvenido.

Continuamos con el punto número 4 del formato de la comparecencia, por lo que se otorgará el uso de la palabra a un legislador por grupo parlamentario hasta por 10 minutos, en el siguiente orden: diputada Sandra, que todavía no se integra, del grupo parlamentario del PRI; diputado Jorge Gaviño, del grupo parlamentario del PRD; diputada Jannete Guerrero Maya, por el grupo parlamentario del PT; diputada Ana Patricia Báez Guerrero, por el grupo parlamentario del PAN, y la diputada Guadalupe Aguilar Solache, del grupo parlamentario de MORENA.

En este sentido se otorga el uso de la palabra al diputado Jorge Gaviño.

EL C. DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ.- Maestro, bienvenido, gracias por acompañarnos. Bienvenidas, bienvenidos los servidores públicos que nos honran con su presencia.

Uno de los aspectos más importantes para que la gente empiece a utilizar medios de transporte alternativos, como la bicicleta, es que los usuarios se sientan seguros mientras circulan por las calles de la ciudad; para que esto se logre es necesario considerar dos elementos fundamentales: el diseño urbano con la infraestructura correcta, pensado desde un inicio para proteger a los usuarios vulnerables en la vía pública y una cultura de educación vial orientada a una forma armónica para circular por la calle, entendiendo que debemos compartirla con otro tipo de vehículos y que es muy difícil poner en riesgo a las demás personas cuando se circula de manera irresponsable.

En ese sentido, ¿cuál es el plan a largo plazo para la infraestructura ciclista en la Ciudad de México? ¿Existen algunas medidas de concientización y educación vial dirigidas a la ciudadanía y a los conductores de servicio público que tengan pensado implementar en materia de movilidad sustentable y respeto al ciclista? Ojalá tuviéramos un programa de aquí a 20 años para ir creciendo una infraestructura que nos permita circular en bicicleta con seguridad.

¿Qué está haciendo el gobierno para que el sistema de las taquillas de boletos y sobre todo de gestión del pasaje origen destino del transporte público sea de la ciudad o bien un sistema abierto, con múltiples proveedores y no uno solo que pertenezca a un propietario particular? Como es sabido, las tarjetas multimodales del Metro que se implementaron hace varios años tienen un sistema cerrado propietario, que implica que solamente un proveedor los pudiera hacer. A raíz de esto hubo varios intentos del Gobierno de la Ciudad para abrir el sistema, la famosa llamada *full Calypso*, que es un chip que es abierto y que entiendo que es el que están implementado en este momento y que va a permitir que varios proveedores tengan la posibilidad de concursar o imprimir en un chip y en una tarjeta el sistema de la Ciudad de México para que no sea un sistema cerrado y no nos obligue a comprar a un solo proveedor.

Se señaló un tema que próximamente se realizará la compra de nuevos trenes para el Sistema de Transporte Colectivo, cosa que nos parece excelente. En ese sentido, ¿cómo se realizará la compra? ¿La inversión será planteada en moneda nacional o en alguna divisa extranjera? Es muy importante a mi juicio comprar los trenes, si bien con un sistema

que ya se ha implementado, con dos vertientes, una que se compre en pesos, no en dólares, en moneda extranjera, para el que nos oferte los trenes sea el que corre el riesgo del cambio y no el Gobierno de la Ciudad.

En segundo lugar, que se prevea que el sistema de mantenimiento de los trenes se lleve a cabo de una manera que cuando son los trenes nuevos, en lo que se prevea de gasto en el mantenimiento sea muy bajo y a la medida que vayan pasando los años vaya aumentando, de tal manera que no se pague lo mismo en mantenimiento en los primeros años de los trenes nuevos y cuando ya se tienen 10 años los trenes en uso.

Una parte central de la problemática de movilidad que existe en la ciudad es que la gente prefiere utilizar su propio automóvil por todas las deficiencias presentadas en el transporte público. Las medidas que están dirigidas a los automovilistas como por ejemplo que se subsidie el impuesto a la gasolina o que se inviertan grandes cantidades de dinero en crear segundos pisos y en ampliar vías rápidas, terminan por fomentar el uso del transporte particular. ¿Cómo se piensa fortalecer el transporte público y desincentivar el uso del automóvil particular?

A lo largo del año hemos visto una serie de casos muy lamentables, algunos de los cuales terminan en feminicidios, en los que las víctimas han sido mujeres que abordaron un taxi o algún servicio del transporte de la plataforma electrónica. ¿Qué está haciendo el Gobierno de la Ciudad para lograr un taxi seguro para todos los usuarios y evitar que estos se continúen utilizando para cometer delitos?

Hay todavía muchísimos taxis piratas y evidentemente no tenemos ni siquiera control ni siquiera padrón, mucho menos tenemos controlado quién maneja un servicio público. ¿Qué es lo que va a hacer el Gobierno de la Ciudad para este tema tan importante para lograr la seguridad sobre todo de las mujeres?

Actualmente ya se cuenta con la tecnología para que las autoridades puedan garantizar que todos los vehículos y conductores que se encuentran circulando y prestando un servicio público, estén regularizados y cumplan con todos los requisitos legales. ¿Qué trabajo se está realizando para tener una base de datos confiable de las unidades y conductores que brindan un servicio de transporte público?

¿Cuál ha sido el resultado real del programa de fotos cívicas; está funcionando o no? Y hemos escuchado que ya se están dando cursos, que no se pretende tener ingresos

adicionales por el tema de las multas, ¿pero cuál es el resultado real de este esquema al día de hoy?

Este año comenzaron a operar una serie de empresas que permiten a las personas rentar un motopatín electrónico para circular por la ciudad, ¿cuándo acabará la prueba piloto de bicicletas y motopatines, porque no se sabe bien cuáles son las empresas autorizadas para operar y cuáles tienen los permisos de pruebas de piloto; qué se va a hacer para garantizar la seguridad de los usuarios; qué avance se ha dado en cuestión de la regularización de la circulación de monopatines eléctricos en vía pública?

Esta Soberanía aprobó una adición a la ley del régimen patrimonial y del servicio público a fin de que todos los concesionarios de los parquímetros que operan en la ciudad, instalaran cámaras de vigilancia, las cuales deben de estar vinculadas al C5, además de establecer la obligación de contar con un seguro que proteja al usuario en caso de que su automóvil sufra algún robo mientras se utiliza el servicio, ¿cuál es el estado actual de esta medida, en atención a que es una ley que está obligando a las empresas que se contraten a futuro, no a las empresas anteriores; se tiene contemplado contratar a otras empresas y cuál sería la aplicación de esta legislación?

Sabemos que todos los operadores de taxis deben contar con un seguro para poder circular, ¿se está cumpliendo con este requisito en el ciento por ciento de las unidades; qué ha sucedido en el caso de los operadores que presentaron juicios de amparo?

¿Qué pasa con los programas de revista? Por Transparencia nos informaron que tuvieron que dar prórroga porque no sirve de manera clara para los taxistas este sistema, ¿qué pasará ahora?

Nos habían informado ustedes que había 4 horas formados para entrar al tercer piso de la SEMOVI y poder hacer el trámite que según sería digital, ¿cómo va este avance?

Por último, hablando de taxis, ayer se dijo que habría una regulación nuevamente, ¿nos explicaría cómo es este programa, porque también hay cerca de 3 mil concesiones que tienen un bloqueo de su dependencia y los transportistas no han podido salir a trabajar?

Por sus respuestas, maestro, muchas gracias y nuevamente bienvenido.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Gaviño.

Se otorga el uso de la palabra a la diputada Jannete Guerrero Maya por el grupo parlamentario del PT.

Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Secretario, bienvenido; igual a todos los funcionarios que lo acompañan, medios de comunicación, compañeras y compañeros diputados, muy buenos días a todos.

Es cierto, los retos de la ciudad representan para la actual administración una gran responsabilidad y significan aún más cuando se tratan temas como la movilidad.

En este sentido, existen dos factores claves y de los que tenemos conocimiento que hacen de esta una ciudad de las más difíciles para administrar no sólo de la región y del Continente, sino del mundo. Eso tiene que ver con la densidad poblacional y su propio territorio.

Pese a que las cifras oficiales del INEGI señalan que hasta 2015 en la Ciudad de México habitaban casi 9 millones de personas, es sabido que al contar a la zona metropolitana de la ciudad desde 2018, nos encontramos en el 5 lugar de ranking de las ciudades más habitadas y transitadas con más de 21 millones de habitantes.

Si revisamos el plan estratégico de movilidad 2019, se aprecia de manera evidente un énfasis por alcanzar la pauta constitucional de accesibilidad. Este enfoque se desprende de una mirada que conceptualiza a las personas como el centro de las políticas públicas de movilidad urbana y por tanto prioriza el cumplimiento de las necesidades de cada individuo.

Concuerdo, Secretario Lajous, con que los ejes específicos de dicho plan para integrar, mejorar y proteger, pretender optimizar las condiciones materiales de transporte público en general, sin embargo y eso hay que decirlo, hay que reconocerlo, aún queda mucho trabajo de frente en la búsqueda de plasmar esta visión en toda la red de movilidad integral de la Ciudad de México.

Desde su administración, se ha percibido un gran compromiso por abonar y atender a los sectores más vulnerables de la sociedad. Bajo este enfoque, se han desarrollado una serie de iniciativas, no sólo alineadas a los preceptos de nuestra constitución, sino también a la agenda para el desarrollo sostenible de la cual como sabemos, nuestro país forma parte para luchar contra la desigualdad y la injusticia y hacer frente al cambio climático sin que nadie se quede atrás. Este ideal se retoma en la estrategia de movilidad de la Ciudad de

México, que como se ha mencionado se ve plasmada en el Plan de Movilidad para este año.

De tal forma podemos observar que los objetivos globales se incorporan a los ejes articuladores del plan estratégico y consideran tanto las áreas de oportunidad como los sectores de atención prioritaria.

En este entendido hemos atestiguado que no se han olvidado de los sectores vulnerables como el de las personas con discapacidad. Me enorgullece contar con una Secretaría que amplía su perspectiva y que cada vez más adquiere una personalidad que considera en sus procesos acciones y en la implementación de sus políticas la accesibilidad universal en el transporte público, porque al final todas y todos merecemos el acceso a la ciudad.

De tal forma aplaudo la incorporación de 70 autobuses nuevos a la flota vehicular de la red de transporte de pasajeros y otros 33 trolebuses también nuevos que cuentan con accesibilidad universal, es decir, entrada baja, rampa manual y sistema de arrodillamiento, lo cual permite el fácil ascenso y descenso de personas con discapacidad, personas mayores o mujeres embarazadas. Además estas unidades cuentan con un botón de timbre en zonas accesibles, placa Braille y asiento abatible especial para perro de asistencia.

Hace poco más de un mes con motivo de la rendición de su primer informe de labores nuestra Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, confirmó en este recinto la renovación y ampliación del servicio de transporte público, así como la mejora de las condiciones del mismo. Nos informó que se tiene prevista la compra de otros 800 autobuses para la Red de Transporte de Pasajeros para el periodo 2019 a 2024.

No cabe duda que los principios de accesibilidad universal en el transporte público no debe limitarse a las unidades nuevas que prestan el servicio de movilidad, sino también llevar a cabo los ajustes razonables y adecuaciones necesarias en todas las estaciones y paraderos de la Red Integrada de Movilidad.

Si bien es cierto que algunas líneas, estaciones y vehículos del Sistema de Movilidad Integrada y de la infraestructura del mismo cuentan ya con accesibilidad universal por su reciente remodelación o establecimiento, el reto aún es grande para alcanzar estas medidas en toda la Capital, por lo cual me permito plantearle lo siguiente: ¿Considerando que en el mismo plan estratégico de movilidad 2019 para la Ciudad de México se reconoce el ejercicio desigual del derecho a la movilidad para las personas con discapacidad, qué planes,

además de los ya mencionados, está diseñando la Secretaría a fin de lograr avanzar en la atención digna, accesible e incluyente para este sector de la población?

Al respecto, la gratuidad que ofrecen los servicios del Sistema de Transporte Público para este sector de la población es un derecho al que estoy segura que todos los aquí presentes aplaudimos, sin embargo, Secretario, muchas personas con discapacidad aún no conocen sobre este hecho. Me gustaría también pedirle nos compartiera cuáles son las acciones o programas que se están implementando desde la Secretaría para dar mayor difusión a la entrega de tarjetas personalizadas de gratuidad a personas mayores y personas con discapacidad.

En el primer informe de labores de la Secretaría a su cargo menciona que se inició con el proceso para establecer un sistema único de recaudo, ello a fin de permitir el manejo eficiente de los recursos de los distintos organismos que conforman la Red de Transporte Público en la ciudad. Dicho proyecto viene acompañado también, por fin, ya como lo mencionó, de la adopción de la nueva Tarjeta de Movilidad Integrada “Mi Tarjeta”, la cual funciona ya en el Metrobús, Tren Ligero y Ecobici, como ya lo mencionó próximamente estará en el Trolebús, RTP y Cablebús.

En un comunicado emitido por su dependencia el pasado 16 de octubre se menciona que los proyectos de implementación de Mi Tarjeta incluyen una licitación de 250 máquinas de recarga para el Metro y 1 mil 200 validadores que estarán ya instalados para los primeros días del mes de diciembre, considerando que falta tan sólo un mes para dicho plazo, un poco más de un mes, podría informarnos sobre el estado que guarda la licitación de estas máquinas y si esperan algún problema con el uso de las actuales tarjetas en circulación o en la instalación de dichas máquinas y servicio en el Metro.

Finalmente, Secretario, quiero expresarle nuestro apoyo como Partido del Trabajo a toda la labor que realiza y nuevamente reconocerle todo el trabajo que ha hecho durante estos 10 meses.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Jannete.

Le damos el uso de la palabra a la diputada Patricia Báez, por el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.

LA C. DIPUTADA ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO.- Muchas gracias.

Muy buenos días a todos.

Bienvenido, Secretario Andrés Lajous, de igual manera a todos los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y a todos los invitados especiales y diputados aquí presentes.

En cuanto a la ampliación de la Línea 3 del Metrobús de Etiopía-Río Churubusco, me gustaría saber al respecto de este proyecto que nos informara las medidas que se han realizado o se están realizando para salvaguardar los derechos de los dos pueblos originarios que existen en la alcaldía Benito Juárez en esta zona, que son el de Santa Cruz Atoyac y el de Xoco, por donde va a pasar esta ampliación.

En cuanto a las verificaciones al transporte público concesionado, tengo entendido que al 30 de septiembre de 2019 se han verificado 7 mil 628 unidades, lo que se estima representa un 35% de la flota total del transporte público concesionado de la Ciudad de México. A partir de estas verificaciones se sancionaron al 17% de las unidades revisadas.

Acciones como ésta son necesarias ya que los capitalinos sufrimos del mal y peligroso servicio de este transporte, pero en cuanto a este tipo de servicio me gustaría saber si se está contemplando buscar un mejoramiento en materia de accesibilidad en este tipo de transporte o si se tiene pensado hacerlo en algún futuro cercano.

Siguiendo con el tema de accesibilidad, vemos que en el caso del Metrobús es alto el porcentaje de estaciones que cuentan con accesibilidad, no obstante en los demás sistemas y en especial en el Metro, por el gran número de estaciones que se tienen, les falta mucho. ¿Se tiene pensado algún proyecto para lograr avanzar en este tema de accesibilidad universal en el Metro, cuál sería esta situación que se tiene pensada?

Por otro lado, la ciudad está comenzando a conformar el Sistema Integrado de Transporte Público, una acción que urgía, y en este sentido nos da gusto que finalmente ocurra, sin embargo vemos poca sensibilidad en cuanto a las necesidades del sistema.

En aras de encuadrar los servicios integrados en ciertos logotipos, la nueva señalización parece confusa, algo necesario como mostrar las correspondencias de servicios como Metro y Metrobús, tanto en los planos como en las salidas de estaciones de ambos servicios, pareciera que sólo está hecha para expertos. En este sentido: ¿Qué acciones se están emprendiendo para vía la ciudadanía las decisiones del Sistema Integrado?

El Consejo Asesor previsto en la Ley de Movilidad podría ser un canal adecuado para enriquecer el trabajo de la SEMOVI en general, pero también las políticas de integración.

En este sentido, quisiera saber por qué no se ha instalado, por qué cerrarse a la ciudadanía en este caso.

En cuanto al proyecto de Cablebús, las terminales del Cablebús quedan muy lejos del límite de la mancha urbana, por lo que este sistema será alimentado por otros medios de transporte. ¿Qué previsión tiene la SEMOVI para integrar los servicios informales como la red de vochos, que existen en Cuauhtépec? ¿Cómo harán para no provocar un mayor caos que el existe ya en el calle Juventino Rosas por el ascenso y descenso de estos pasajeros?

Ahora bien, considerando la separación de las estaciones Indios Verdes, Politécnico, La Pastora, Campo Madero y Cuauhtépec, que es aproximadamente de dos kilómetros entre cada una de ellas, ¿qué alternativas de transporte habrá para quienes vivan en Cuauhtépec pero no cuenten con una estación cercana debido a como está conformada toda esta zona?

En Medellín los teleféricos han sido detonadores de mejoras al espacio público, los derechos de vía fueron liberados y en distintos puntos de zonas altas el espacio público mejoró de manera considerable.

En el caso de la Ciudad de México y con el antecedente del Mexicable, de Ecatepec, los teleféricos parece que sólo se sobrepone a la ciudad, pasan encima de las casas, se presiona a la gente para que abandone sus domicilios, con una terrible incertidumbre y además se cancelan espacios como canchas de campos Revolución, donde se pretende hacer una estación de transbordo entre la Línea 1 y el Ramal 1-A o Tlalpexco, donde la estación sustituirá un espacio público que tiene canchas, juegos, ejercitadores y donde hay muchos niños generalmente hasta jugando en esta zona. ¿Por qué improvisar este proyecto y no hacer una instrumentación más sólida?

Por último, nunca antes se había planteado en la ciudad un proyecto de trolebuses elevados para la Calzada Ermita Iztapalapa. No deja de resultar un proyecto extraño el que se está anunciando, más aún considerando que los 50 metros de sección que existe en estos tramos de Ermita Iztapalapa, después de que termina la Línea 8 del Metro, serían suficientes para tener una sección vial ordenada y contempla para todas las formas de movilidad. ¿Qué va a ocurrir con el desorden que prevalece tanto en las banquetas como en los dos primeros carriles de cada sentido de circulación? ¿En este caso el viaducto que soportará el servicio de trolebuses podrá ser actualizado en el futuro para la operación de una línea del Metro en esta zona?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Ana Patricia.

Le cedemos el uso de la palabra a la diputada Guadalupe Solache, adelante, por MORENA.

LA C. DIPUTADA MARÍA GUADALUPE AGUILAR SOLACHE.- Muchas gracias. Muy buenos días a todos, y bienvenido, maestro Andrés Lajous, bienvenido sea a este recinto legislativo.

El derecho humano a la movilidad se encuentra consagrado en el artículo 13, apartado E de la Constitución Política de la Ciudad de México para garantizarlo. Desde el primer día de gobierno de la doctora Claudia Sheinbaum Pardo ha emprendido una serie de acciones basadas en los principios de transparencia y gobierno abierto, como es la desclasificación de la información que en su momento fue clasificada por la anterior administración correspondiente a 23 títulos de concesión otorgados durante el último trimestre el año 2017, lo que ha permitido conocer las generosas ganancias que le fueron otorgadas a las empresas concesionarias, en detrimento del interés público; adicionalmente a que de los recursos destinados a los proyectos a ejecutarse en las colonias donde se localizan los parquímetros no se han ejecutado en su totalidad, lo que confirma la opacidad y la falta de transparencia que caracterizó al anterior gobierno. En el proyecto de la cuarta transformación tenemos una postura firme de terminar con la política de privilegios, corrupción y abusos.

Los avances de estos más de 9 meses de gobierno son muestra de un gobierno transparente, honesto, entregado al servicio público con el firme objetivo de construir una ciudad más justa, con menos desigualdades, innovadora y de acceso a todos y todas a los grandes derechos como es el derecho a la movilidad, y de ahí el interés además de adicionar el componente de sustentable.

Celebro que haya priorizado enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidades del sistema, con base en una estrategia transversal de la redistribución de los modos de viaje, del espacio vial y de los recursos. Resaltemos los esfuerzos realizados para ordenar, rescatar la infraestructura y servicios con los que ya contaba la ciudad y que se tenían en el abandono, comenzando con el rescate del transporte público, incluyendo el mantenimiento mayor a la infraestructura del metro y de las vías del tren ligero, así como el rescate de cientos de autobuses de RTP y de trenes y

trolebuses que se encontraban fuera de circulación por el simple hecho de que no se les había dado mantenimiento.

En muchos casos no se trata de grandes obras vistosas, sino que la infraestructura a veces pasa desapercibida, solamente se nota cuando se descompone, y es importante la inversión que usted ha hecho en infraestructura nueva pero también es vital darle mantenimiento y mejorar lo que ya se tiene, situación que volvemos a lo mismo ocurrió en la administración pasada y en contraparte se concesionaron hasta las vialidades elevadas. Reconocemos el trabajo intensivo de rescate de autobuses, con lo que se logró dar mantenimiento a 306 autobuses, 156 con fallas menores y 150 detenidas por retrasos administrativos, lo que permitió poner en circulación a más de 800 autobuses en ruta, para asegurar el buen funcionamiento del transporte, para reducir los tiempos de traslado y mejorar la calidad del servicio para las personas de esta ciudad.

Reconocemos la implementación del plan estratégico enfocado en establecer una perspectiva de género transversal en sus actividades y en este sentido, como ya lo mencionó, el tema de las videocámaras que se pusieron ahí para reducir violencias sexuales hacia las mujeres en el transporte.

La transparencia que ha habido durante la adquisición de nuevas unidades de transporte, especialmente en los nuevos trolebuses y autobuses para RTP, igual caso ocurrió en el proceso de licitación para la construcción de la Línea 1 de Cablebús que irá de Cuauhtepac a Indios Verdes, lo que permitió un ahorro significativo en comparación de una obra de similares características que se desarrolló en el Estado de México, obviamente con otro gobierno, con otra perspectiva.

El acompañamiento de oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos durante las licitaciones es lo que ha asegurado que los procesos de compra sean transparentes y competitivos y ha resultado en mejores ofertas económicas para este gobierno, como lo ocurrido en la adquisición de 30 nuevos trenes del Metro.

Los esfuerzos que se han realizado para poner en orden muchos procesos y servicios que se encontraban en desorden, ya sea por falta de regulación o porque se habían tolerado estas irregularidades, ejemplo es el tema de los taxis, donde ya mencionó usted que la revista vehicular se simplificó y se digitalizaron estos trámites, se cerraron los módulos de Coyol y La Virgen, esos eran considerados focos de corrupción tremendos.

Se reconoce la paciencia y el manejo con este grupo de taxistas que no son los más, sino es un grupo minoritario, pero siempre buscando intereses propios, y la postura institucional para abatir la corrupción y reordenar el Sistema de Transporte Público bajo criterios de seguridad, responsabilidad y sustentabilidad representan obviamente reclamos que son legítimos también por parte de la ciudadanía.

Reciba el apoyo del grupo parlamentario para romper con esas inercias y malas prácticas del pasado que llevaron a esta ciudad al caos vial, a viajar de forma insegura y a normalizar la corrupción en los trámites y procedimientos administrativos en la materia y para cumplir con los compromisos asumidos por el Gobierno de la Ciudad para mejorar la calidad de vida de las y los trabajadores del volante.

Le informo que presentaré un punto de acuerdo junto con el Presidente de esta Comisión para el desarrollo de un centro de atención a los trabajadores del volante.

El Gobierno de la Ciudad ha enviado un mensaje muy concreto y claro para combatir la corrupción, en el otorgamiento de concesiones que ha permitido por años la operación de taxis y en general de vehículos empleados para brindar el servicio de transporte público de pasajeros en mal estado, que generan condiciones de inseguridad en términos no solo de protección civil, sino en términos de seguridad pública, por ello es importante que este Congreso apoye y respalde el cambio que usted ha comentado, implementándose en aras de dotarnos de un mejor y más seguro transporte y digno.

En los avances de regulación de los nuevos servicios de transporte eso me parece súper importante, los transportes por aplicación desde bicicletas y monopatines hasta los servicios de transporte con chofer. Aquí queda clara una parte que se trata de servicios que tomaron digamos que por asalto la ciudad que antes no teníamos y obviamente se operaron sin supervisión por parte de la autoridad o se hicieron de la vista gorda en otras administraciones. Por eso tanta defensa *Mobike*, etcétera.

Entonces, podemos ver que las acciones de su administración han permitido equilibrar esa competencia entre distintos servicios, así como establecer las reglas claras de operación y requisitos técnicos que brinden seguridad a las personas usuarias, estos avances en regulación dan más certeza tanto a la ciudadanía como a las mismas empresas.

Para irle acortando a este tema, en relación igual, lo dije en la comparecencia del año pasado con el Secretario anterior, que había que equilibrar la competencia en el servicio de taxis y el servicio de plataformas y creo que se ha estado homologando ahora a través de

los requisitos de seguridad de las unidades en el proceso de validación vehicular, similar a la revista y la creación de un nuevo tipo de licencia de conducir para este sector, aunado a la implementación de plataformas gratuitas que permiten a los taxistas ofrecer sus servicios de manera segura para los usuarios. Esto también lo aplaudo. Muchas gracias.

Hay un tema como pendiente que es la regulación de los denominados mototaxis, ciclotaxis, carritos de golf adaptados y demás vehículos improvisados que permiten en la actualidad la conectividad de las personas de sus hogares a los medios de transporte masivos, en donde se debe proveer el uso de tecnologías sustentables, pero además contar con una regulación que les dé certeza jurídica y seguridad a las personas usuarias de estos transportes, como a las personas que operan los mismos.

Por eso además de la propuesta reglamentaria expuesta en el informe, quiero hacer de su conocimiento que desde nuestro grupo parlamentario se propondrán esas iniciativas que permiten consolidar una adecuada regulación al tema.

También la normatividad para regular la operación de las bicicletas sin anclaje y motopatines, misma que ha hecho posible con base en un proceso competitivo y transparente, transitar a una política integrada y de servicios públicos más eficientes al público en general, nunca más el otorgamiento de concesiones en detrimento del interés público y en beneficio de las empresas.

La excelente toma de decisión de reubicar los 128 dispositivos de tecnologías a las ubicaciones con mayor incidencia de hechos de tránsito y los 129 paneles indicadores de velocidad en zonas escolares con más atropellamientos.

Se puede seguir enfatizando en muchas acciones concretas, la verdad es que el logotipo de sistema de movilidad integrada, el innovador mapa de transporte público de la Ciudad de México, que reúne el metro, Metrobús, cablebús, sistema de transportes eléctricos, redes de transporte de pasajeros, autobuses, ECOBICI, CETRAM, etcétera, la verdad es que en estos 9 meses hemos avanzado.

La apuesta en marcha de la tarjeta única que ya también lo habían comentado por allá otro diputados, compañeros, los avances en la infraestructura ciclista, que por cierto nos falta mucho, pero bueno esparamos que se vayan concretando, sobre todo para las alcaldías que estamos en la periferia, porque no podemos hacer uso de manera segura andar en bicicleta porque la verdad es que por ejemplo a mí me da miedo, porque me vaya aventar un carro si no hay esas ciclovías, entonces esperemos que pronto las tengamos por allá.

En transporte de ruta, bueno también el tema de la instalación de la localización por GPS, los verificativos de transporte público para revisión de las unidades, tanto mecánicas como documentales y reconocemos la adquisición de nuevas unidades de transporte, especialmente las 63 nuevas unidades de trolebús que reemplazarán todo el parque vehicular de la ruta del Eje Central y los autobuses para RTP, los trabajos ya iniciados para la conformación del sistema de transporte masivo como el cablebus y el rescate de infraestructura existente. Esto en acompañamiento de la Oficina de las Naciones de Servicios para proyectos.

Quiero comentar también ya lo comentó la diputada Báez, que es muy importante el tema del consejo asesor de movilidad a que se refiere la Ley de Movilidad en los artículo 19 y 20 pues que ya también inicie sus funciones, es lo que solicitaría por nuestra parte y así poder dar paso a la cultura de la participación ciudadana para garantizar que esta instancia realmente tenga la capacidad de planear políticas públicas de movilidad sustentable, será necesario que ese Congreso revise y desarrolle de manera tantos sus facultades como integración de este Consejo.

Cuando se implementa un cambio de paradigma en cualquier ámbito siempre genera incomodidad a muchos durante esta transición.

El Gobierno de la Ciudad está buscando crear la infraestructura que nos permita pasar de un esquema de movilidad motorizado a uno donde el transporte público, seguro y eficiente sea la primera opción de todos los que estamos aquí.

Secretario, el grupo parlamentario de MORENA le dice que cuente con nosotros como aliados comprometidos con el tema de la movilidad de las personas que vivimos y transitamos en esta gran ciudad y queremos también que siga cambiando y que siga mejorando y aplaudimos lo que hasta ahorita se ha realizado.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Guadalupe.

Con el objeto de que se dé respuesta a los planteamientos realizados por las diputadas y los diputados, se otorga la palabra al Secretario de Movilidad hasta por 20 minutos. Adelante, señor Secretario.

EL C. MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA.- Muchas gracias a todas y a todos otra vez por sus cuestionamientos y preguntas. La verdad las agradezco porque muchas de ellas

nos permiten aclarar cosas que tal vez no hemos sido claros en comunicar, pero también plantear las diferencias que realmente existen y que creo que enriquecen la vida política de la ciudad.

Empiezo con las preguntas del diputado Gaviño.

Sin duda tenemos un plan de largo plazo para la infraestructura ciclista de la ciudad. Como nos comprometimos este año, rebasaremos la meta de los 80 kilómetros de infraestructura ciclista, estamos construyendo, como decía, 4 biciestacionamientos, ya está en operación el de Buena Vista, pero lo importante es que lo que planteamos nosotros desde el plan estratégico de movilidad es que al final de la administración tendremos 600 kilómetros de ciclovías, esto implica que el ritmo de crecimiento, es decir, sólo este año estamos construyendo más de lo que se construyó en los 6 años anteriores, por lo tanto quiere decir que estamos sextuplicando la infraestructura en el total de la administración; y 16 biciestacionamientos en la ciudad, que los entendemos como parte no sólo de la infraestructura ciclista sino como parte de la Red de Transporte Público, es decir, los biciestacionamientos son sin duda parte del Metro, Metrobús y demás en la ciudad.

Tenemos también un plan de seguridad y conciencia y educación, sobre todo de los transportistas. Regularmente estamos llevando a transportistas a la Biciescuela, por aquí incluso tengo los datos de cuántos han ido, son en total 4 mil 375 transportistas que han tomado el curso de biciescuela, 1 mil 128 de Metrobús, del Servicio de Transportes Eléctricos, del personal propiamente de Ecobici, de RTP, de transporte concesionado.

La Biciescuela, y me comprometo a mandarle el video, pero en particular lo hicimos primero con los de la Línea 7 del Metrobús, es que ponemos a los conductores, porque la Biciescuela es un acto de empatía no sólo de educación, ponemos a los conductores en bicicletas y les pasamos un autobús al ladito para que vean lo que se siente, y ha sido bastante exitoso.

Cuando llegamos a la administración había muchísimas quejas, sólo para darle el ejemplo de Línea 7, y hoy el número de quejas que tenemos del conflicto entre ciclistas y autobuses de Línea 7 se ha reducido de forma sustantiva. Este fin de semana, por ejemplo también fueron a la Biciescuela, los últimos dos fines de semana, transportistas del Eje 2 Norte.

Tuvimos un atropellamiento ahí fatal, una señora murió en Eje 2 Norte y automáticamente llamamos a los transportistas, dijeron “todos los conductores tienen que tomar los cursos de Biciescuela”.

Para mantener el sistema abierto en términos de las tarjetas y el sistema de recaudo de la ciudad, de hecho ese es el objetivo que establecimos desde el principio, por esa razón por un lado nos asesoramos de la Asociación Calipso, que es la asociación compuesta por usuarios y proveedores de Calipso, que es un sistema abierto.

Hay una cosa que quiero aclarar, la tarjeta que tenía la ciudad que se estableció en el sistema originalmente de Metrobús y después se extendió al Metro cuando la Jefa de Gobierno, entonces Secretaria de Medio Ambiente, creó la Línea 1, era ya un sistema abierto, el problema es que las características tecnológicas que se establecieron no es que fueran cerradas, en principio cualquier proveedor podía producir la misma tarjeta, pero como era una tarjeta que tenía un tamaño, una estructura de datos muy particular, que se había hecho para que fuera muy barata, efectivamente había un solo proveedor.

Nosotros ya fuimos a la implementación completa de Calipso, como usted lo sugirió, y hemos ampliado el número de proveedores de forma sustantiva.

Hoy, después de las licitaciones que hicimos, con un anexo técnico unificado, insisto, con asesoría de la Asociación Calipso y con la asesoría de la Oficina de Servicios y Proyectos de Naciones Unidas, tenemos 5 proveedores de tarjetas, que pueden vender esta tarjeta estandarizada en la ciudad.

El sistema de recaudo a su vez en las licitaciones que estamos haciendo, de las máquinas de recaudo, los validadores de RTP y de STE, tiene como condición a la compra que el software que se use en el sistema de recaudo sea abierto para que podamos en un momento tener un sistema unificado de la ciudad con nuestro propio software, que todos los sistemas se conecten y no dependamos de los proveedores.

En el caso de los nuevos trenes del Metro, también creo que es correcta la llamada de atención que usted hace sobre cómo se transfiere el riesgo cambiario. Creo que aquí digamos es una cuestión de análisis, evidentemente lo estamos analizando con la Secretaría de Finanzas, si el proveedor se lleva por completo el riesgo, entonces nos lo va a cobrar en el costo del financiamiento ese riesgo; si la ciudad se lleva por completo el riesgo, entonces podemos pagar un tipo cambiario muy alto. Entonces, lo que nosotros estamos viendo es cómo balanceamos entre dividir los riesgos entre el proveedor y la ciudad, que eso puede ser con coberturas cambiarias, no necesariamente estableciendo fijo digamos un tipo de cambio, pero digamos le agradezco este señalamiento.

También en términos de la infraestructura vial, traigo aquí el contraste, pregunta cómo estamos desincentivando el uso del transporte concesionado. Desde nuestro punto de vista lo importante no es desincentivarlo por desincentivarlos sino que lo importante es que tengamos realmente una redistribución en el espacio que se usa.

Por esa razón el día de hoy estamos haciendo el piloto en Eje 2 de un carril bus-bici, que pueda ser ocupado por bicicletas y autobuses, estamos haciendo un piloto en Tlalpan a partir de hoy, de las dos de la tarde, para que sea exclusivo para transporte público; estamos extendiendo la Línea 3 de Metrobús, que lo que hace es ocupar para transporte público en Avenida Cuauhtémoc.

Es decir, sí creemos en la redistribución del espacio, pero más importante aún es que el total de presupuesto, esto es una cosa que vale la pena señalarlo, 81% del presupuesto dedicado a la movilidad de la ciudad se gasta en construcción, mantenimiento y operación de movilidad sustentable, mientras que sólo 18.4% se gasta en infraestructura vial, incluyendo el mantenimiento.

Es decir, si vemos el presupuesto del Metro, de Transportes Eléctricos, de lo que hacemos con transporte concesionado, etcétera, frente a los puentes viales que se están construyendo, es mucho más chico el presupuesto de los puentes viales.

Luego, en términos de los taxis seguros, efectivamente tenemos una preocupación por la seguridad de los usuarios de taxi y de los servicios con plataforma, por esa razón hicimos el Registro de Operadores. El Registro de Operadores, lo invito a que use la aplicación de la ciudad, puede descargarlo ya sea en Apple o Android, en Alameda Central baja la aplicación Mi Taxi, puede checar las placas de los taxis que vea pasando por la calle.

En un altísimo porcentaje, ese es el Registro de Operadores, usted verá la foto del conductor, el nombre del conductor, si el taxi pasó la revista o no, podrá compartir el viaje con una persona querida, si así lo desea, y tiene un botón de auxilio conectado directamente al C5 si es que se encuentra en un incidente.

En el caso de las aplicaciones hemos solicitado a las empresas de aplicación que también tengan este botón. Estamos haciendo ahorita las conexiones tecnológicas entre sus plataformas y el C5, están avanzando para estar listas este año.

También si está funcionando o no el sistema de fotocívicas. Desde nuestro punto de vista no sólo efectivamente es que estamos dando los cursos sino que, si vemos los datos y comparamos, nosotros solemos hacer las comparaciones interanuales para saber si tuvo

un efecto lo que hicimos nosotros frente a lo que hizo la administración anterior, lo que hemos visto es que en los lugares, 150 metros antes y 150 metros después de los lugares donde están los dispositivos, vemos una reducción de 31.5% de los hechos de tránsito y una reducción de 28.4% en el número de víctimas.

Esto digamos tiene sentido, así lo diseñamos, ponemos los dispositivos tecnológicos en los lugares con más incidentes viales y le decimos a la gente dónde están los radares y cámaras, de tal manera que cambian su comportamiento precisamente en esos lugares, es así como vemos en ese sentido un resultado positivo, pero sin duda hay temas de seguridad vial que tenemos que fortalecer y para nosotros sigue siendo una prioridad reducir el número de muertes.

En el caso de las empresas de patines y bicicletas, la prueba piloto solo duró 45 días, fue en los primeros meses de la administración, hicimos un reporte de esa prueba piloto donde analizamos todos los datos de operación. ¿Qué es lo que nos permitió ver esa prueba piloto? Uno, que es importante para la construcción de infraestructura este tipo de servicios y de hecho las alcaldías han usado esta información para proponer su propia infraestructura y es que podemos ver los trayectos más usados, por ejemplo la Alcaldía de Miguel Hidalgo está construyendo ahora una ciclovía en Lamartine a partir del análisis de datos que hicimos con esta prueba piloto, pero más importante lo que también vimos es que había muchos más patines y bicicletas de lo que se usaban, por eso en las reglas que pusimos y emitimos las reglas hace unos meses, unos lineamientos de operación, reducimos el número de bicicletas y patines que podía tener cada empresa en operación; al reducir esos números lo que vemos es una operación mucho más eficiente de las empresas, mucho más ordenada, hicimos un proceso donde las empresas presentaron no solo las características técnicas y las condiciones de seguridad de sus unidades, etcétera y que tenían que pasar esa primera fase del proceso, sino que un segundo proceso donde tuvieron que establecer una contraprestación que pagan a la ciudad, esa contraprestación el dinero está etiquetado para usarse en la construcción de puntos de arribo, es decir para que queden estacionados sobre la banqueta, sino sobre el arroyo vehicular con el tipo de infraestructura que usamos para bicicletas en 75 lugares en la zona de operación, ya se licitaron esos puntos de arribo y estamos a unos días de que empiece la construcción.

Preguntaban por los avances de regulación de patines, por ejemplo tienen un límite de velocidad, tienen que tener un seguro para los usuarios y para terceros, hay reglas de dónde

se pueden estacionar y dónde no se pueden estacionar, e insisto vale la pena ver la diferencia en el ordenamiento en las calles ahorita frente a diciembre del año pasado.

En el caso de la implementación de cámaras y seguros para parquímetros, aquí y contesto un par de preguntas que también se hicieron sobre el tema de parquímetros, nosotros hicimos un esfuerzo gigantesco de transparencia en el sistema de parquímetros, publicamos toda la información de cuánto se ha recaudado, cuánto se ha destinado a obras, se puede consultar, hay un documento donde explica cómo funcionan los sistemas y también lo dijimos desde el principio, íbamos a hacer y estamos haciendo la revisión jurídica de las concesiones que se otorgaron, ya lo decía la diputada Solache, todo mundo conoce 6 áreas de operación de parquímetros porque son las que están operando, pero a finales de 2017 la administración anterior, sin decir agua va otorgó 17 concesiones adicionales, nosotros estamos haciendo la revisión jurídica porque justamente queremos que las condiciones de esas concesiones no son las mejores para la ciudad, incluyendo los temas de seguridad que usted está planteando, por lo tanto en la renovación desde nuestro punto de vista de cómo debe de funcionar el sistema de parquímetros estamos contestando lo que plantea.

El seguro de taxis se cumple al 100 por ciento, no le puedo dar una respuesta certera, lo que sí le puedo decir es que en la revista los taxistas están obligados a escanear la copia de su seguro; ahora, esto quiere decir que están todos vigentes, son digamos verdaderos, etcétera, lo que nosotros hemos detectado es que efectivamente ha habido casos de falsificación de estos documentos, por esa razón firmamos un acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros que nos ofrece un servicio electrónico en donde podemos consultar en tiempo real la validez y vigencia de un seguro. Ahorita tiene que ser manual, a partir del año que entra, en acuerdo con ellos, va a ser automático, de tal manera que cuando se hace la revista se pone el número de póliza de seguro y sabemos si está vigente o no ese seguro.

Por qué están entregado prórrogas para la revista de taxis, porque rehicimos todo el sistema y reconocemos que toma tiempo irse adaptando al nuevo sistema porque la mayoría de los taxistas estaba acostumbrado a que el trámite simplemente fuera ir con un coyote, entregarle los papeles, nos vemos en dos semanas y me traes mi trámite de regreso, ahí están mil, dos mil, tres mil, cuatro mil, cinco mil pesos para hacer el trámite. Esto ahora quiere decir que muchos taxistas, algunos de ellos que son personas mayores tienen que usar internet, sí, pero la experiencia que vemos y el reporte que tenemos es bueno, piden

a familiares, piden a amigos que les ayuden a tomar fotos de lo que tienen que tomar, subirlo a internet, no tenemos mayor problema, de hecho hoy tenemos en total más vehículos que han pasado la revista este año que el año pasado, y este año sí se está haciendo la revista físico mecánica, el año pasado se decía que se hacía a uno de cada 5 vehículos en El Coyol y no tenemos ninguna evidencia de que se haya hecho, en este año todos los que están pasando la revista van pasando a los verificentros.

Por último, la regulación de taxis que está bloqueada, vamos a revisar el caso que me comenta, efectivamente hay taxis que tienen candados administrativos, hay taxis que no pagaron una concesión que se les otorgó me parece que fue en 2008 y que se tenía que pagar en plazos, que también tienen candados administrativos, sin embargo en ese caso particular, si es al que se refiere, ya venció por los términos fiscales ese pago, entonces cualquiera que presente un escrito diciendo que ya pasaron 5 años después de esos créditos fiscales entonces se le quita el candado.

La diputada Jannete, le agradezco mucho sus comentarios. Efectivamente qué bueno que menciona, son 70 unidades que ya tenemos operación ciento por ciento accesibles en RTP, pero también de la compra de 111 unidades que se hicieron, poco más de 30 son cien por ciento accesibles y aquéllas que no son de entrada baja, una buena parte tienen rampa para garantizar la accesibilidad.

Solicitamos el dinero del FOTRADIS, que son recursos federales para hacer ciento por ciento accesible la Línea 1 de Metrobús. La mayoría de las líneas de Metrobús ya eran accesibles. La Línea 1 por los tiempos en los que se hizo y por la infraestructura sobre todo al norte de la ciudad no era ciento por ciento accesible. Ahorita estamos avanzando para lograr el ciento por ciento de accesibilidad. Con el presupuesto que nos otorgaron este año de 23 millones de pesos no va a ser el ciento por ciento, pero el año que entra estamos seguros de que ya vamos a tener el ciento por ciento accesible en la Línea 1 de Metrobús.

Los trolebuses, 63 trolebuses al final efectivamente son ciento por ciento accesibles de entrada baja y se inclinan, etcétera.

En el caso del Metro se abrieron los elevadores. Se habían tratado de buscar soluciones para que los elevadores estuvieran en buenas condiciones, no estuvieran siendo utilizados por personas que no necesitaban usarlos, etcétera, entonces la decisión de la Directora del Metro que me parece la correcta, es que ahora para abrir los elevadores participan justamente personas con discapacidad, de tal manera que podemos reconocer que

cualquiera que llegue a la ciudad, aunque no sea un usuario frecuente del Metro, puede subirse a los elevadores en caso de tener alguna discapacidad.

¿Qué planes tenemos hacia adelante? Como le decía, vamos a llegar al ciento por ciento de las líneas de Metrobús para que sean accesibles, vamos a continuar con la compra de autobuses para que estos sean accesibles y es importantísimo el tema de la tarjeta. Estamos trabajando con el DIF justamente por el tema de las cortesías urbanas. Las cortesías urbanas que da el DIF, primero se va digitalizar ese trámite, es una mesa de trabajo entre el DIF, la Agencia Digital de Innovación Pública y SEMOVI para después ser parte del padrón único que tendrá la SEMOVI de tarjetas de transporte que reciben beneficios, personas con discapacidad y adultos mayores. El mismo proceso de trabajo lo estamos haciendo con SIBISO.

Estas tarjetas personalizadas en donde puedes identificar a la persona y podemos controlar quién la tiene, etcétera, estamos empezando la prueba piloto con los contralores ciudadanos que justamente el Congreso de la Ciudad de México votó para que los contralores ciudadanos usaran de forma gratuita el transporte público, son 200, vamos a hacer la prueba piloto con estos 200 y de ahí nos vamos a extender al DIF y de ahí nos vamos a extender a SIBISO, insisto con un padrón único.

En el caso de las 250 máquinas que se están comprando, me parece que el fallo es el día de mañana, igual es con un anexo técnico estandarizado, abierto, etcétera, y los 1 mil 200 validadores. Se están haciendo las compras, pero lo que anunciamos en la conferencia de prensa es que empezamos la instalación en diciembre. No vamos a tener el total instalado en diciembre justamente por la cantidad de unidades de las que estamos hablando.

Vamos a priorizar ciertos trayectos donde sabemos hoy y es parte de un proceso gradual de implementación, donde sabemos que hay personas que tienen más acceso a la tarjeta porque tiene conexiones con el Metro. Entonces aquellos trayectos como es el Eje Central o como es el Circuito Bicentenario en el caso de RTP, tienen muchas conexiones con el Metro, muchos usuarios de esos servicios interactúan con el Metro y por eso sabemos que tienen acceso a la tarjeta, entonces vamos a empezar por ahí, pero el año que entra vamos a terminar con las 1 mil 200.

Diputada Báez, en el caso de la consulta a pueblos originarios, nosotros de hecho tuvimos desde nuestro punto de vista una buena experiencia en la Línea 1 de Cablebús porque hicimos la consulta, siguiendo la normatividad y en acompañamiento de la Secretaría de

Pueblos y Barrios Originarios de la Ciudad de México, la SEPI y vamos a hacer lo mismo para la Línea 3 de Metrobús.

Lo que es importante en términos normativos del proceso, es que tenemos que tener la definición del proyecto en la zona de afectación para poder hacer el proceso de consulta. Nosotros desde que planteamos la Línea 3 lo que dijimos es: sabemos cuál es el trayecto, pero justamente queremos estar abiertos a los comentarios de los vecinos, por lo tanto estamos dispuestos a ir construyendo consensos en esos comentarios, ir haciendo modificaciones. A partir de esos consensos ese es el proyecto que presentaremos a consulta con los pueblos originarios. Nosotros entendemos, nos parece muy complicado decir que vas a construir una Línea de Metrobús en contra de lo que salga de esa consulta.

En términos de mejoramiento en materia de accesibilidad, le quiero decir también del transporte concesionado. Hicimos una revisión de las normas técnicas del transporte concesionado, lo que encontramos es que había muchas unidades que no se habían registrado oficialmente ante la Secretaría y en esa revisión lo primero que estamos haciendo para aquellas unidades que ya existen, es decirles: a ver, el tamaño de la puerta no es accesible, tienes que cambiar el tamaño de la puerta, los asientos están acomodados de esta manera, etcétera. Sí tenemos un área de normas técnicas. De hecho en el área de normas técnicas tenemos una persona especialista en accesibilidad que trabajó en COPRED, etcétera, entonces sí nos importa mucho. Ya le decía, en el Metrobús estamos avanzando.

En Metro también estamos avanzando. Con el ejemplo que daba, en el Metro también tiene un programa importante de inversión en elevadores y en escaleras eléctricas. Nos preguntan mucho sobre las escaleras eléctricas, pero creo que vale la pena señalar que como son escaleras eléctricas a las cuales nunca se les había dado mantenimiento, es relativamente normal y evidentemente tenemos que trabajar mejor para atenderlo cada vez más rápido, que conforme va envejeciendo, van teniendo más fallas. Entonces conforme pasa el tiempo se acumulan más fallas, por eso tenemos que ir haciendo la sustitución completa de escaleras eléctricas.

La verdad no sé bien a qué nueva señalización se refiere del sistema de movilidad integrada, porque no hemos instalado nueva señalización hasta el momento. Lo que tenemos es el mapa, es una cosa y tenemos nueva señalización para la distinción de los vagones exclusivos para mujeres.

Lo que sí estamos haciendo, es una prueba piloto, en el metro Hidalgo y en las tres líneas de Metrobús que convergen ahí, justamente con varias interacciones. Hicimos una primera prueba piloto, evaluamos la reacción de la gente de necesito más información de esto, esto no es legible, etcétera.

Segunda interacción cambiamos y modificamos cuál es la información, ahorita ya vamos en la tercer interacción. Ya que hagamos las pruebas y veamos la reacción de la ciudadanía entonces ya lo generalizamos, no nos atrevemos a hacer un cambio radical de la señalización sin saber que efectivamente la gente le entiende y le funciona bien. Es un tema que nos interesa mucho.

Desde ese mismo punto de vista le diría que la verdad es un poco aventurado decir que nos hemos cerrado a la ciudadanía.

¿Por qué es aventurado decirlo? Porque en el caso de la Línea 1 de Cablebus hemos hecho los procesos de consulta como se ha requerido.

Me reúno y me he reunido de forma incansable con organizaciones de taxistas, con organizaciones de transportistas, en el caso de los temas de parquímetros y de bicicletas y patines sin anclaje me he reunido con los grupos vecinales de las zonas donde operan. Estamos haciendo el programa integral de movilidad que nos marca la ley con un proceso de consulta a organizaciones de la sociedad civil y a especialistas.

El plan de movilidad y género lo hicimos en consulta con organizaciones de la sociedad civil, activistas y especialistas. De hecho la implementación que estamos haciendo de temas de discapacidad lo hicimos en consulta con organizaciones especialistas en discapacidad y con usuarios del sistema de transporte que tienen alguna discapacidad.

Entonces en ese sentido no nos hemos cerrado a la ciudadanía, al revés, hemos instalado los consejos asesores de movilidad en 16 alcaldías. Por ejemplo, nunca se había instalado la comisión de vialidades, estaba en la ley y nunca se había instalado la comisión de vialidades, no sólo no la instalamos, sino que invitamos a académicos y organizaciones de la sociedad civil a participar en la Comisión de Vialidades.

El proyecto de Trolebici, es un proyecto que surgió desde la sociedad civil, atendimos a las organizaciones que le pidieron a la entonces Asamblea etiquetar esos recursos en el FONACIPE, la recibimos, transparentamos todo el FONACIPE, hicimos por primera vez reglas de operación del FONACIPE a petición de las organizaciones.

Entonces en ese sentido me parece que sí nos hemos abierto a la ciudadanía, incluso el reporte trimestral de seguridad vial y la estrategia de seguridad vial la hemos ido presentando a organizaciones especialistas en seguridad vial en los datos que publicamos, publicamos no son los datos oficiales, sino que publicamos los datos de la Aseguradora AXA, porque hemos hablado con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguro y de hecho nos van a dar más información y de la organización de seguridad vial republicana. Entonces publicamos esos datos que produce la sociedad civil.

Luego en términos de Cablebus. Efectivamente el Cablebús, nosotros como lo pensamos desde inicio es que extiende los trayectos del metro y es interesante la comparación y le voy a contestar las tres preguntas que hizo sobre el Cablebús con otras ciudades de América Latina, porque realmente estamos hablando de sistemas de otra magnitud.

Es decir el tamaño de Medellín, Medellín es una ciudad relativa a la Ciudad de México más o menos pequeña y por eso su red de teleféricos no pasa, la línea más larga creo que tiene 4 kilómetros. Nuestras líneas están en el bordecito de los 10 kilómetros.

Eso tiene dos implicaciones, la primera e importante por ejemplo lo que dice de la distancia de las estaciones, son estaciones que tienen mayor distancia, que si busca un ejemplo de una línea de 2 kilómetros en Colombia, pero esa separación está basada en los datos del levantamiento que hicimos.

En el caso de Cuauhtépec, se levantaron ascensos y descensos de 32 rutas y a partir de los ascensos y descensos de 32 rutas sabemos en qué lugares están más concentradas esos ascensos y por tanto la mayoría de los usuarios y así se pensó de la Línea 1 de Cablebús van a llegar a las estaciones a pie, porque el radio de influencia para maximizar la demanda está en las zonas a pie.

Eso quiere decir y por tanto es importante que el Cablebús por sí solo, porque tampoco funciona así en Medellín y en La Paz ni en Caracas, no desaparece el resto del transporte público. Nosotros hemos tenido reuniones con los transportistas para explicarles esto porque tenemos que integrar el transporte público a un nuevo sistema, el transporte concesionado.

Vamos a presentar, y así nos dio la instrucción la Jefa de Gobierno justamente para decir “no sólo es el teleférico, es un plan de movilidad para la zona de Cuauhtépec que incluye un teleférico.

En el caso, y esto me llama la atención lo que menciona de Campus Revolución, porque justamente la gran lección, digamos, nuestro sistema se parece en unas cosas al de Medellín, en unas cosas al de La Paz, y es una cosa distinta el de la Ciudad de México, pero la gran lección de lo de Medellín es que es importante que conviva la infraestructura de transporte con la infraestructura de esparcimiento.

Lo que estamos haciendo en Campus Revolución es que hoy hay dos canchas de tierra, que si usted va no son muy bonitas y no son canchas alegres, digamos, son canchas de tierra, y vamos a usar de un terreno de 15 mil metros cuadrados alrededor del 35 por ciento para poner la estación, eso quiere decir que en el resto del terreno qué vamos a tener, canchas de fútbol, al menos una cancha del mismo tamaño de la que ya se tenía, más una o dos canchas más pequeñas.

Por lo tanto lo que podemos imaginar es, un lugar donde la gente hace una transferencia de transporte porque efectivamente ahí se va la antena al Chiquihuite, pero también un lugar de esparcimiento donde vamos a tener infraestructura renovada mucho mejor que las canchas de tierra que tenemos ahorita.

En el caso del Trolebús Elevado, eso nunca, es una cosa rara porque nunca ha existido en la ciudad. Efectivamente, estamos innovando, y la razón de innovación es que estamos considerando los planes que existían antes y la demanda real de ese tramo y la operación del Metro.

¿Entonces qué es lo que existía antes? Desde siempre en el plan maestro del Metro se planteó la extensión de la Línea 8 entre Constitución de 1917 hasta Santa Martha e incluso la extensión de la Línea A, hasta Chalco. Todo eso estaba planteado y eso quería decir que para hacer Metro ahí si no es subterráneo, es a nivel o es elevado.

El Gobierno Federal en el Gobierno de Felipe Calderón planteó la Línea 2 del Tren Suburbano, que era un tren elevado que salía de Constitución de 1917 y agarraba hacia Chalco.

En 1997 se presentó el plan de Trolebuses y Trenes Ligeros que proponía una opción o con Tren Ligero en superficie o con Trolebuses. En 2015 todavía se volvió a plantear en la administración anterior extender la Línea 8 del Metro de Constitución de 1917 a Santa Martha.

¿Qué es lo que nosotros vimos? Hicimos igual, por un lado se hizo también en la administración anterior con la cooperación alemana GIZ un estudio, sobre todo el G8, para

reactivar los Trolebuses de Constitución de 1917 hacia Mixcoac. Ese mismo estudio considera una segunda fase de Constitución a Santa Martha, en esa segunda fase, y así lo dice el estudio, se necesita pensar en un sistema con otra capacidad, es decir, los Trolebuses como están planteados en Eje 8 de Constitución a Mixcoac no nos darían la velocidad y el volumen que necesitamos para conectar dos Líneas del Metro, que es lo que realmente estamos haciendo.

¿Entonces cuál es la virtud de lo que estamos planteando? Lo primero es que le da flexibilidad para un crecimiento importante de la demanda.

¿Por qué puede crecer la demanda de forma importante? Porque podemos desviar muchos de los viajes que van sobre la Línea A hacia la Línea 8, porque son viajes que van al centro de la ciudad.

Está en proyecto por parte del Gobierno Federal la ampliación de la Línea A o el trayecto de la Línea A hasta Chalco, lo cual puede incrementar todavía más la demanda de viajes. Entonces tenemos que tener cierta flexibilidad.

¿Pero qué sabemos hoy que estamos hablando de alrededor de 130 mil viajes? También sabemos hoy que en el primer tramo entre Santa Martha y Eje 6, 11 por ciento de los vehículos son vehículos de carga porque van a la Central de Abasto, por lo tanto aunque la sección es ancha, es una sección que en términos de operación realmente existente sí necesita considerar que si está entrando por ahí tanta carga no puedes simplemente comer parte de la sección sin pensar que va a tener una afectación a las colonias vecinas, porque lo que tiene son tráileres entrando en esa zona.

En el último tramo tenemos la cola del Metro, la cual también tiene que ir por arriba por lo mismo, no cabría y tenemos un camellón del lado derecho.

Entonces lo que sí le puedo decir es que la decisión no se tomó por razones ideológicas, no se tomó por razones preconcebidas, sino se tomó por una evaluación, por lo que sabemos de la forma en la que opera hoy esa zona y en la forma en la que queremos y creemos que va a operar en el futuro.

Diputada Solache, ahorita le voy contar de las ciclovías en el oriente.

Lo primero, le agradezco que haya mencionado lo de la transparencia en los parquímetros. Efectivamente nosotros publicamos que se habían dado estas concesiones, hemos publicado toda la información de los ingresos, tenemos la información de los ingresos hasta

hoy, este año que ha tenido el sistema de parquímetros, se puede consultar, de hecho hicimos una página de internet donde puedes entrar y ver mes con mes cuánto se recauda en cada zona de parquímetros, creo que es parquimetros.cdmx.gob.mx la página.

Luego también, el énfasis en el mantenimiento. Efectivamente nosotros cuando llegamos, la administración anterior a muchos de los sistemas de transporte no se les había dado mantenimiento adecuado, por esa razón están las vías del Tren Ligerero, que no se les había dado mantenimiento.

En el caso del Metro, por darle un ejemplo, que parece pequeño pero es importantísimo en términos de operación, dos fines de semana tuvimos que cerrar el tramo de La Raza a Indios Verdes en la Línea 3 porque no se habían nivelado las vías, que es un trabajo sencillo técnicamente, pero que si no se hace tienen que bajar muchísimo la velocidad los trenes, entonces ha sucedido eso.

La limpieza en el Metro ha representado un cambio fundamental a como se hacía antes. En el caso de Metrobús, básicamente las placas de concreto de la Línea 2 se están rehaciendo casi todas, son 100 millones de pesos dedicados a eso. Entonces, realmente el mantenimiento nos importa mucho porque es lo que la gente sigue usando hoy, más allá de lo que vamos a extender.

670 autobuses sacaba RTP al final de la administración pasada y ahorita en promedio, sin contar las unidades nuevas, está sacando 800 autobuses gracias a temas de mantenimiento.

En términos de dos preguntas explícitas que me hace, la regulación de mototaxis, golfitaxis, ciclotaxis, etcétera. Lo primero que tenemos que hacer, ya lo mencionaba también el diputado Gaviño, es tener un padrón. Entonces, nosotros vamos a empezar en estos días el levantamiento de un padrón, simplemente un padrón, sin mayor consecuencia que saber dónde operan, quiénes operan, cuántos operan, cómo operan, etcétera, y de ahí lo que sigue evidentemente. En ese sentido recibimos muy bien que presenten una iniciativa sobre el tema.

En el caso de las ciclovías en el oriente de la ciudad, no sólo tenemos la ciclovía sobre Eje 6 y sobre Periférico Oriente, que terminan este año, sino que estamos ya desarrollando el proyecto conceptual de una ciclovía por todo Zaragoza, porque ¿qué sabemos hoy de Zaragoza? En Zaragoza originalmente habíamos planteado una línea de Metrobús, pero después de hacer una revisión y de un diálogo con el Gobierno Federal por el tema de

Santa Lucía, lo que se decidió es reconstruir los tramos de la Línea A que no permiten que opere más rápido, que son aquellos donde tenemos hundimientos importantes, etcétera.

Al mismo tiempo hemos visto, al hacer el levantamiento de la zona lo que vimos fueron muchos ciclistas. Entonces, ahí lo que decidimos es hacer una ciclovía que recorra todo Zaragoza, que permita conectar efectivamente un aparte del oriente de la ciudad y del Estado de México con el sistema de transporte masivo, que creemos que es lo más importante.

Al mismo tiempo en las ciclovías de Tláhuac estamos subiendo por Eje 6 Sur hacia Zaragoza, de tal manera que creemos que podemos realmente hacer una red en esa zona de la ciudad para trayectos no sólo cortos, como los que menciona, que eso es lo que estamos haciendo en Tláhuac, Xochimilco y la zona central de la ciudad, sino también los trayectos largos.

El último tema, lo del Consejo Asesor de la Movilidad, creo que hemos tenido una buena experiencia este año instalando todas las instancias que nunca se habían instalado desde 2014. También lo que hemos aprendido de este proceso es que requiere literalmente cada una un proceso de emisión de reglas, establecimiento de objetivos, etcétera. Entonces, trabajaremos en eso para más adelante poder informar cuando se instale.

Muchas gracias a todas y a todos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario.

Respecto al punto número 6 del formato, se otorgará el uso de la palabra a las y los legisladores para realizar su réplica, hasta por 3 minutos. En este caso le otorgamos la palabra al diputado Gaviño.

EL C. DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ.- Muchas gracias por sus comentarios, señor Secretario.

Yo haría dos comentarios adicionales. El primero, el tema de las licencias de conducir que tienen que ver con los motociclistas.

En esos momentos es la misma licencia la de automovilista que la de motociclista, y no es lo mismo manejar una moto que manejar un automóvil; tampoco es lo mismo manejar una motoneta que una motocicleta de 250 centímetros cúbicos o una de 750 o de 850 o más de 1000 centímetros cúbicos. Es urgente que antes de pensar en tener las capacitaciones a los motociclistas, tener un diseño de licencias para diferentes tipos de motos, como en otros

países existe. Usted es un ciclista que ha utilizado muchos años la bicicleta y sabe perfectamente bien que se necesita una capacitación especial para manejar una bicicleta, mucho más una motocicleta. Y además, la tendencia es que las motocicletas en los próximos años se van a convertir en un problema en la ciudad, en las grandes ciudades si no tenemos un plan estratégico para ordenar todo ese tema de transporte.

En segundo lugar, el asunto de los taxis, está muy bien que se tenga esta tecnología ya en donde estamos homologando la información y poder tener con la placa el rostro del automovilista, eso está muy bien, pero mientras no lo generalicemos y lo hagamos obligatorio, vamos a tener en la calle a muchos delincuentes disfrazados de taxistas que van a cometer sus tropelías y estamos poniendo básicamente en peligro a las mujeres y está ocurriendo en la ciudad un aumento de ese tipo de delitos. Por tal motivo yo señalaría que es obligación del Estado que no circule un solo vehículo como servicio público que no esté regularizado y que esté inscrito y que esté supervisado por la autoridad, uno solo.

La idea de pintar los taxis en todo el mundo es para que se identifique plenamente, la gente lo pueda utilizar, pero necesitamos tener un control y evidentemente eso no se ha logrado, tampoco es culpa de esta administración, tampoco es culpa de la pasada exclusivamente. Es una responsabilidad del Estado, sea quien sea quien esté al frente tenemos que buscar la forma de tener un control digamos absoluto de que el que sea un taxista tenga la forma de ser localizado, ser identificado y garantizar que no quedaría impune si comete algún delito a bordo de un taxi.

Por último el asunto de la compra de la compra de los trenes del metro, sin entrar en una polémica que habremos de dar seguramente cuando se solicite la autorización presupuestaria a esta soberanía, de la forma en donde se va a instrumentar o el PPS o el arrendamiento financiero o un sistema híbrido entre estos dos esquemas jurídicos, tendríamos que, yo apuntaría que es muy importante y aquí hay una experta, está la doctora que saludo con mucho afecto, la directora del Metro, yo diría que tenemos que buscar que el que tenga el riesgo sea el proveedor, finalmente ellos también pueden garantizar y ellos pueden tener un seguro; no es lo mismo que nosotros compremos el seguro después de tener ya el contrato, a que ellos dentro de su licitación que se haga busquen las aseguradoras internacionales que van a garantizar que sea en pesos la compra. Esta es una situación que evidentemente ustedes tendrán que armar, es un sistema muy complejo, que tendrán ustedes que presentar a esta soberanía desde el punto de vista financiero y nosotros habremos de debatir el tema, pero aprovecho la oportunidad de que están estas

personalidades para poderlo plantear desde ahorita y que se busque necesariamente que se compren los trenes en pesos.

Muchas gracias por sus respuestas.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Gaviño.

Le otorgamos el uso de la palabra a la diputada Jannete Guerrero Maya. Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Secretario, gracias por sus respuestas anteriores. Yo quisiera ser muy breve. Sabemos que la Secretaría está elaborando las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad y adultos mayores, quisiéramos saber, a ver si me puede ahondar un poco sobre cuál es el avance de las mismas y si en estos trabajos están incorporando a INDISCAPACIDAD, a CONAPRED, a EVALUA. Yo creo que es importante que ese tipo de instituciones tengan o viertan sus opiniones al respecto.

Le pregunto eso también en el entendido de que éstas serán unas normas modelo para distintas entidades de la Federación y seguramente lo serán para otras ciudades.

Por otra parte, la lógica de no desechar las cosas que aún pueden repararse y el optar por el mantenimiento y conservación de la infraestructura, se alinea también con la agenda 20-30 para el desarrollo sostenible. Es completamente cierto que mediante la reparación y el mantenimiento de los elementos que pueden generar contaminantes, también se está coadyuvando para la movilidad sustentable. Sin embargo, aún no conocemos con claridad el destino de los 11 mil 742 millones de pesos que de acuerdo con su informe estadístico se ocuparon en mantenimiento y reparación, destinando un estimado de 1 mil 100 millones de pesos al mantenimiento y operación del Sistema de Transporte Eléctrico y otros 7 mil 500 al Sistema de Transporte Colectivo Metro. Si nos pudiera detallar el destino de estos montos y sobre todo si se destinaron a mantenimiento, que sabemos que es una parte sustantiva de la movilidad, sin embargo es algo que no se ve o que la ciudadanía no lo percibe a primera vista.

Muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Jannete. Le concedemos el uso de la palabra a nuestra diputada mi amiga María Gabriela Salido Magos. Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Bienvenido al Congreso, Secretario.

Primero quiero agradecer a todos aquellos que hicieron un gran esfuerzo por acercarnos en la última semana a usted y a mí, por sus buenos oficios y reconozco la disposición. Sin embargo, no hemos logrado tener la oportunidad de dialogar francamente antes de este ejercicio.

Es una pena que este ejercicio se dé única y exclusivamente por mandato legal, Secretario, no porque usted tenga la voluntad del diálogo. Eso es algo que puedo decir yo y que hay muchos otros que así lo perciben. Sé que no le gusta ser cuestionado, eso es algo que no va con usted, pero el día de hoy creo que no le corresponde otra cosa más que responder.

Partiendo de lo general, me preguntaría cómo va el Programa Integral de Movilidad, porque pareciera que todo se está trabajando con un enfoque más bien a 2020 y 2021, cosa que me permitiría pensar que tiene más bien un criterio electoral y no un criterio de ciudad. Usted menciona que ha habido un proceso participativo que no hemos logrado ver.

Respecto al Sistema de Transporte Colectivo Metro, comenta en su informe que para la modernización de la Línea 1 se compraron 30 nuevos trenes para renovar la flota, a través de un nuevo contrato con esquema de proyecto de prestación de servicio que considera el arrendamiento y mantenimiento de trenes. Yo sí creo que amerita un poco más de claridad. ¿El Gobierno de la Ciudad va a comprar o va a arrendar estos trenes?

En su informe no distingue de qué figura administrativa se trata y ambas son diametralmente distintas. ¿Cuánto nos va a costar a las y los capitalinos esta adquisición o esta renta? ¿Cuándo vamos a estar viendo estos nuevos trenes en funcionamiento? En caso de tratarse de un arrendamiento financiero, agradecería que nos dijera cuál es el costo total de las unidades, incluyendo el interés y cuál es la duración del contrato, aunque también quiero señalar que es de llamar la atención que en todo su informe, Secretario, no le mereció una sola línea para el mantenimiento del Metro, solamente hablamos de lo que viene, pero no hablamos del mantenimiento actual, como por ejemplo lo que mencionaban hace rato respecto a las escaleras eléctricas.

Si bien reconocemos que la integración de todos los sistemas de transporte público no solo es un esfuerzo loable y eje importante de su administración, la nueva forma de cobro que implican las tarjetas, los equipos de validación de cobro y las máquinas de recarga ha

dejado algunas dudas y pocas respuestas. ¿Qué acciones concretas ha realizado la Secretaría para garantizar que esta integración sea para todo el transporte?

Lo anterior en virtud de que narra en su informe que se hicieron las gestiones necesarias para transferir a RTP y al Sistema de Transporte Eléctrico para que se compren los equipos de validación de cobro y, cito, entrecomillado tal cual lo dice su informe: *“Esperamos que al cierre del año los organismos hayan concluido sus procesos de adquisición de los equipos de validación y se encuentren en fase de instalación e implementación de los mismo”*. No, señor Secretario, a usted le corresponde que la política pública de la movilidad pase, no esperar, sino que tengamos verdaderamente acciones claras y concretas sobre su ejecución como política pública. Así, le pregunto, ¿cuándo se tendrán instalados la totalidad de los módulos de validación de cobro en todos los sistemas de transporte?, a fin de lograr esta pretendida movilidad integrada y agradeceremos una fecha clara y un compromiso.

En el afán que tiene este gobierno también de desconocer todo lo hecho por lo anterior, usted informa que se instalarán 400 máquinas expendedoras de tarjetas, ¿cuánto nos van a costar a los y las capitalinas estas máquinas; cómo se va a asegurar que esta nueva tecnología que tanto estamos presumiendo no sea obsoleta en unos años al desarrollar nuevas formas para recargarlas ilegalmente y también qué va a hacer con las actuales entiendo que se busca que se sigan utilizando? Sin embargo, es de llamar la atención que en redes sociales uno puede encontrar la oferta de tarjetas actuales precargadas a mitad de precio.

En materia de las bicicletas, quisiera saber: ¿Cuántas ciclovías se han cancelado? Hay planteamientos muy concretos en los últimos años, las más destacadas sería División del Norte, San Cosme y Vértiz, y en el caso de esta administración se habla de la cancelación de los proyectos de Prolongación División del Norte en Xochimilco, San Cosme y de Canal Nacional, ¿me puede confirmar o nos puede precisar sobre esta información?

Respecto al sistema de ECOBICI quiero hacer notar que en escasos 6 meses, perdón en escasos 6 párrafos, perdón, usted nos intenta describir los avances y mejoras de este sistema, sin embargo no es suficiente y quedan muchas preguntas.

Se informa el número de nuevos usuarios, ¿pero cuántas personas de 2015 a la fecha han dejado de utilizar el sistema o se han dado de baja del Sistema ECOBICI; cuáles han sido las causas?

Esto lo comento porque en su anexo técnico se desprende que la tendencia en el uso de estas bicicletas ha ido a la baja, pues del 2017 al 2019 hemos tenido un promedio de 70 mil viajes menos al mes, ¿esto a que se debe, Secretario; esto es casusa de un sistema rebasado en cuanto a tecnología, comodidad y practicidad en el servicio? Y digo es importante saberlo, sobre todo porque como señala su documento, le estará costando a la ciudad arriba de 200 millones de pesos mantener el sistema funcionando.

No podemos negar que en los últimos años la ciudad tenía opciones con Tecnología Dockles y con mayor comodidad para el usuario, y digo tenía porque también es evidente que la política de la Secretaría que usted encabeza pareciera que estuvo diseñada para extinguirlos en perjuicio de las y los capitalinos, porque al margen de su política respecto a si iba a haber inversión pública o privada en este tema, pues es indudable que estaban cumpliendo un servicio porque se utilizaban y usted se ha empeñado en desaparecerlos.

La pregunta sería: ¿Imagina Andrés Lajous una ciudad con más del 5 por ciento de los viajes en bicicleta? ¿Qué acciones concretas se están tomando para implementar el ruedo de la bicicleta en los viajes de la ciudad? Si bien es cierto que se han anunciado acciones como incrementar el número de biciestacionamientos masivos o ciclovías en las alcaldías de Tláhuac y Xochimilco también hay acciones contradictorias, como la cancelación de proyectos de ciclovías.

En Centro Histórico además, se ha denunciado la remisión de bicicletas que no me voy a meter si deberían de ser esas o no, yo creo que básicamente el debate es si existen las facultades de su parte o no, y esto pues básicamente para enmarcar el que hay ciertas acciones que están fuera del marco de la ley acorde a usted.

Ya en materia de los sistemas de transporte individual sustentable, quiero felicitarlo también, hoy en día la dependencia a su cargo se ha vuelto referente a nivel mundial respecto a cómo no hacer que las cosas sucedan en esta materia.

Hoy la política para intentar regular el uso de monopatines y bicicletas sin anclaje ha sido, creo, un fracaso y esto se debe a que pareciera ser que usted como buen académico utiliza el método de ensayo y error, hemos hecho de la Ciudad de México el conejillo de indias en esta materia. Y se nos olvida que un servidor público solamente puede hacer lo que la ley le mandata, Secretario, no lo que usted desea.

Debido a esta visión unilateral en la materia y la constante negativa para escuchar otras voces, incluyendo algunas en este Congreso, pero que también por parte de las empresas

y de los propios ciudadanos han logrado exigir este tipo de esquema de micromovilidad que sí trae beneficios sociales y también indiscutiblemente ambientales para la ciudad y han sido desdeñados.

Por lo que tendría que preguntar, díganos la verdad porque nosotros vemos una realidad distinta en la calle, pero cuántos particulares que prestan este servicio operan de manera legal hoy en la ciudad, que aunque pareciera ser evidente no lo es en los hechos; y a la fecha cuántas bicicletas y monopatines hay en nuestras calles.

De igual manera quiero preguntarle qué concepto es concretamente el que está siendo gravado por la contraprestación de SITIS, el uso del espacio público o el servicio de transporte que se brinda a través de los SITIS. Clarifíquenos usted qué es exactamente lo que le está cobrando a las empresas.

Menciona en su informe que el proceso para otorgar los permisos de operación de los SITIS fue competitivo y transparente, lo que me parece por decir lo menos una falta de respeto a este Congreso y también a la ciudadanía en general, ya que tanto usted como yo sabemos que no contempló las disposiciones de mejora regulatoria, ocasionó una distorsión en el mercado y lo peor de todo es que esto se tradujo en que al día de hoy tenemos menos bicicletas circulando por nuestras calles y las que circulan en este esquema son más caras.

Asimismo hay una preocupación latente en materia de datos personales, ya que al parecer se están pidiendo datos muy detallados a aplicaciones tanto de autos particulares como choferes como de SITIS.

¿Cómo se controlan estos datos, Secretario, son necesarios tantos datos o no servirán mejor los datos agregados que no individualizan la información tanto de los choferes como de los usuarios, Secretario?

¿Se tienen protocolos de manejo de datos personales para evitar la vulnerabilidad de los mismos, más allá de la ley?

También quisiera preguntarle, cambiando un poco de tema, respecto a los estudios de movilidad que son competencia suya de acuerdo a la ley y que son utilizados para el desarrollo urbano de la ciudad.

Este es un tema que tampoco se trata en lo absoluto en su informe y que valdría la pena que nos compartiera un poquito más, no solamente a nosotros los legisladores sino a los

capitalinos, en virtud de que invariablemente son utilizados como pretexto para otorgar o no la posibilidad de desarrollo en diferentes partes de la ciudad.

Adicionalmente, Secretario, también respecto a los Centros de Transferencia Modal, si bien reconozco que en su informe hace referencia al mejoramiento de las condiciones de infraestructura, seguridad y servicios en dichos centros, quiero preguntarle: Durante este año qué ha hecho su Secretaría para dar certeza jurídica respecto al uso de suelo de los CETRAM, tomando en cuenta que por ejemplo el CETRAM de Buena Vista tiene uso de suelo habitacional con oficinas, el de Indios Verdes es habitacional mixto y el de Escuadrón 201 habitacional con comercio en planta baja, y aunque puedo entender que esto se originó en otra administración, sí sería importante saber qué es lo que ha hecho la suya respecto a la legalidad del uso de suelo tan sólo en estos tres ejemplos.

Otro tema que quisiera saber y que quisiera conocer es: ¿Qué acciones ha tomado al respecto de la concesión de Ecoparq?

Porque anteriormente usted la señalaba mucho, no es que nosotros tengamos algún problema respecto a su uso, pero sí sería importante saber en congruencia respecto a lo que señalaba antes de ser Secretario; y hoy en día si se ha tomado alguna acción en particular.

Yo le diría algo más, Secretario, respecto a los consejos asesores de las alcaldías, eso no es su responsabilidad, eso es responsabilidad de las alcaldías. El que sí es su responsabilidad es el único que no ha instalado y sí es importante y me sumo a la pregunta de mis compañeras legisladoras, cuándo podrá ser posible que lo tenga.

Esto en muchas ocasiones ayuda incluso a evitar ceguera de taller, Secretario, y a lo mejor es lo que nos está faltando.

No basta, yo le diría, con gritar a los cuatro vientos, que se es honesto, hay que sustentarlo y hay que validarlo con acciones concretas de transparencia; y yo no creo que en su caso sea falta de probidad, creo que es una evidente falta de experiencia en el servicio público y en ocasiones pareciera un desdén al servicio público.

No puedo evitar lamentar la pérdida de estos 10 meses, que fueron producto y que es producto del triunfo de alguien más en las urnas, no suyo, Secretario, y la soberbia a veces no nos permite ver con claridad lo que pasa a nuestro alrededor.

Yo sí lo invito a que esta comparecencia se vuelva un parteaguas en su relación con el Congreso de la ciudad y lo conmino a apegarse a la legalidad.

Ciertamente usted a lo mejor no tiene claridad respecto a la diferencia entre una ley y un reglamento, y valdría la pena que el responsable del área jurídica de su dependencia lo asesore.

Sin más, le agradezco el tiempo que le pueda disponer a las respuestas. Le voy a decir una cosa, se las puse por escrito, porque ya me sucedió en otra comparecencia que nos dispersamos en otro tipo de cosas y no respondían la información que se les solicitaba. Entonces, agradecería que pudiera ser puntual en sus respuestas.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Gabriela.

Le concedemos el uso de la palabra a la diputada Esperanza Villalobos, hasta por 3 minutos. Gracias.

LA C. DIPUTADA ESPERANZA VILLALOBOS PÉREZ.- Gracias, diputado. Buenos días a todas y a todos. Bienvenido, señor Secretario, maestro Andrés Lajous, Secretario de Movilidad.

Yo voy a ser muy breve, en apego al acuerdo de la JUCOPO para las comparecencias, me voy a apegar a él.

Primeramente, reconocer la importancia, la importante inversión en el transporte que se está realizando y que impactará significativamente en la vida de los iztapalapenses, como son el Cablebús de la Sierra de Santa Catarina a Constitución de 1917 y su ramal a Santa Martha, pero principalmente el Trolebús elevado, que beneficiará directamente a los habitantes del Distrito XXII, que represento, que correrá de Santa Martha a Constitución de 1917, mismo que ofrecerá un servicio de movilidad digno, con unidades de última generación, cero emisiones y altamente eficiente y de alta velocidad, que permitirá disminuir el tiempo de traslado, pues al utilizar su propio circuito elevado no dependerá del tráfico o semáforos, como sí le pasa al Metrobús por ejemplo, que finalmente permitirá disminuir la saturación que padece la Línea A del Metro.

En seguida destacar la importancia que tiene el compromiso de la doctora Claudia Sheinbaum por la reconstrucción y rehabilitación de los cajones por los que transita la Línea A del Metro, considerando el acelerado proceso de deformación que sufre por las grietas y

ante lo cual tiene que transitar a baja velocidad, agravando los problemas de eficiencia de la Línea que padece esta sobresaturación.

También con relación al punto de acuerdo, que he de reconocer que se han enviado más trenes vacíos a Santa Martha con dirección a Pantitlán para poder transportar a los habitantes de la alcaldía que antes no podían trasladarse por la saturación con la que llegan los trenes de las estaciones ubicadas en el Estado de México. Preguntar si se podrían reforzar los programas enviando trenes vacíos cada 30 minutos, pues hoy llegaban cada hora. He de reconocer que este punto de acuerdo se atendió, y que ahora tenemos más posibilidades los iztapalapenses de utilizar esta Línea A del Metro.

Toda vez que Iztapalapa es la alcaldía que más utiliza la bicicleta como medio de transporte, preguntar si ya tienen ustedes el proyecto ejecutivo o estudio respectivo para definir las ciclovías necesarias para esta alcaldía, que es tan importante.

También preguntarle si tienen contemplada la ampliación del Cablebús en particular en Cuauhtépec, en ésta se requieren dos estaciones más en las colonias Chalma de Guadalupe, Colosio, Tlacaehlel y otra más para las colonias Lomas de Cuauhtépec y Malacates.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Esperanza.

Se concede el uso de la palabra al Secretario de Movilidad para su intervención final hasta por 10 minutos. Adelante, Secretario.

EL C. MTRO. ANDRÉS LAJOUS LOAEZA.- Sobre los temas que menciona el diputado Gaviño, en el caso de las licencias para motocicletas y reconociendo la diferencia de operar motocicletas pequeñas de motocicletas grandes, hemos tenido reuniones con organizaciones de motociclistas, efectivamente han vertido estos planteamientos y nosotros en términos generales vemos bien sobre todo el énfasis en la capacitación para operar distintos tipos de vehículos y seguiremos analizando cuál es la mejor forma de implementar esta diferenciación.

La preocupación que tenemos ahí es que realmente no solo sea tener licencias para operar distinto tipo de vehículo, sino que realmente con una licencia de opere el vehículo, pero que se necesita más capacitación, menos, etcétera, que tiene que ver con lo segundo que usted plantea, que da el ejemplo de los taxis que dice es que tiene que ser obligatorio

el hecho de que estén en la aplicación y tenemos la información, de hecho el padrón de operadores de transporte es obligatorio, los taxistas que sean detenidos por el INVEA en algún momento que no estén dentro del padrón tendrán que, y el padrón lo que hace es que vincula la base de datos de licencias de taxi con la de placas de taxi; nosotros tenemos las licencias y tenemos las placas, pero el vínculo nunca se solicitó de inicio en esos sistemas, nosotros lo que hicimos fue establecer este vínculo y es donde les reportaba que tenemos alrededor de 80 mil registros; pero si son detenidos por el INVEA en la primera ocasión reciben una multa y en la segunda inicia el proceso de revocación de la concesión. Pero sí está planteado como obligatorio y hemos visto un crecimiento en el registro, lo vemos bien.

Insisto en que tomamos su comentario sobre cómo se distribuyen los riesgos en un sistema de contratación vía PPS o arrendamiento y es importante, insisto es parte de la discusión que tenemos dentro del equipo y con la Secretaría de Finanzas.

En términos de las medidas que estamos tomando para mejorar la accesibilidad de los transportes, efectivamente hemos estado trabajando con COPRED e INDISCAPACIDAD y con ellos han sido las mesas donde hemos ido estableciendo la revisión de las normas; digamos en términos generales hay mucho atraso sobre todo cuando se trata del transporte concesionado, pero al iniciar un programa intensivo de reorganización del transporte concesionado ahí creemos que podemos hacer una mejora muy importante con las nuevas normas técnicas.

Luego, diputada Salido, me llama la atención que diga, dos cosas me llaman la atención en particular, una que no nos habíamos reunido, porque yo me acuerdo muy bien de la reunión que tuve con usted y fue una reunión el 29 de marzo en donde usted me planteó su preocupación efectivamente por cómo se iba a hacer la regulación de los sistemas de patines eléctricos y bicicletas y en particular la preocupación porque se les cobrara una contraprestación a las empresas. En aquél momento le hice saber cuál era la justificación para cobrar la contraprestación y con mucho gusto le comparto el fundamento jurídico que lo puede ver en el aviso del otorgamiento de los permisos que sale del artículo 298 del Código Fiscal en donde establece que los concesionarios o permisionarios de uso de bienes del dominio público en la ciudad o de la prestación de servicios públicos deberán cubrir la contraprestación a favor de la entidad que otorgue el permiso o título de concesión respectivos.

Entonces no solo eso, sino efectivamente al igual que los servicios como Uber y demás, que así está planteado desde 2015, dentro del servicio de transporte especializado que marca la ley están los servicios de plataforma dentro del reglamento de la ley, es esta modificación que nosotros hicimos en febrero, marzo de este año y también de los servicios individuales de transporte sustentable.

Entonces si quiere con mucho gusto le puedo aclarar cómo se hizo todo el procedimiento, porque sí quiero disipar cualquier duda de que fue un procedimiento transparente. Desde el inicio de la administración nosotros llegamos, había un desorden en las calles, que era visible, los vecinos estaban muy molestos, se le había otorgado permisos a empresas que en ese momento se llamaban permisos para una prueba piloto que iniciaron en marzo de 2018 que duraban dos semanas esos permisos; esos permisos les otorgaban el permiso de operar con mil 100 unidades, las empresas estaban operando con mucho más de mil 100 unidades, se habían renovado algunos de los permisos y nunca había sido transparente cómo se había entregado esos permisos. ¿Qué es lo que hicimos nosotros? Hicimos mesas de trabajo con las empresas, efectivamente hubo diferencias con las empresas sí, nos parece normal que haya diferencias entre quien pone las reglas y quien se tiene que ajustar a esas reglas.

¿A qué nos comprometimos en esas mesas de trabajo? Uno, toda la regulación se haría basada en datos, hicimos la prueba piloto, se recopilaron todos los datos. ¿Qué encontramos en esos datos? Que a diferencia de lo que usted dice, estas bicicletas y patines estaban allá afuera no porque se usaran, estaban allá afuera porque eran usados como publicidad para las propias empresas, es decir las empresas trataban de adquirir clientes, poniendo más bicicletas y patines, aunque éstas no fueran usadas, y por eso generaban grandes aglomeraciones en distintos lugares.

¿Con los datos que nos dieron qué es lo que encontramos? Lo que encontramos es que si se reducía el número total de bicicletas y patines, se podía incrementar el uso por bicicleta y patín, por lo tanto teniendo una operación más eficiente, al mismo tiempo obligando a las empresa que como hacemos en el sistema Ecobici, donde si en la mañana hay muchas bicicletas en un lugar porque llega todo mundo a su trabajo ahí, la empresa está obligada a moverlas y reacomodarlas para que la distribución sea más pareja y por tanto haya mayor disponibilidad.

Lo que veíamos no era un buen servicio, lo que veíamos era un servicio con grandes aglomeraciones, que de hecho solo daba servicio que llamamos en transporte pendular, en la mañana en un sentido, en la tarde en otro sentido. El resto del día no había bicicletas en los lugares importantes.

El dilema que teníamos cuando hicimos la regulación era cómo garantizamos dar permisos en donde se establezcan de forma transparente dos cosas. Una, quién recibe el permiso sin que la autoridad meta la mano en quién lo recibe y, dos, cómo se establece la contraprestación que tiene que pagar la empresa sin que sea una contraprestación que sea negociada en lo oscuro con la autoridad.

Por eso hicimos un mecanismo de subasta que tuvo dos fases. La primera fase, cada empresa tenía que cumplir con requisitos administrativos, técnicos y financieros, es decir, tenían que demostrar que eran una empresa que podía operar. Una vez que demostraban eso, entraban a la segunda fase en donde efectivamente se hizo un proceso de subasta donde cada empresa ofreció con cuántas unidades quería operar en la ciudad y cuánto estaban dispuestos a pagar por cada una de esas unidades en operación.

¿Qué es lo que vimos? Que la empresa más grande que estaba operando en la ciudad, que sé que hay una preocupación particular por esa empresa, en la empresa más grande que estaba operando en la ciudad que era *Mobike*, sacó el permiso para operar el mayor número de bicicletas y estuvo dispuesto a ofrecer a la ciudad la contraprestación más grande. Desde nuestro punto de vista eso fue una buena noticia. Si teníamos a la empresa más grande que nuestro propio procedimiento, en donde nosotros no los habíamos seleccionado, sino que ellos solitos habían hecho la propuesta, era la que tenía el permiso más grande, era consistente.

De último momento la empresa decidió no pagar la contraprestación a la ciudad. Sin embargo, las otras empresas que habían participado sí pagaron y sí cumplieron los requisitos y no podíamos hacer una excepción y decir a la empresa: “Oye, *ni modo, si tú no pagas no pasa nada, pero las otras sí pagaron y ellos tienen permiso y tú puedes seguir operando sin permiso*”. Por esa razón se han ido retirando unidades de las empresas que no tienen permiso.

¿Qué empresas sí tienen permiso? La empresa *Jump* tiene permiso, la empresa *Dezba* tiene permiso en el caso de las bicicletas. Tiene bicicletas la empresa *Jump* con pedaleo asistido eléctrico; la empresa *Dezba*, tiene bicicletas con pedaleo de asistido eléctrico y está por lanzar sus bicicletas mecánicas, de hecho muy parecidas a las que ofrecía *Mobike*.

En el caso de los patines pasó algo parecido. La empresa que sabemos que internacionalmente que es de las más grande de patines que es *Lime*, ofreció operar la mitad de todo el mercado y pagar la segunda contraprestación más alta en el caso de los patines. La otra empresa, la más grande que ya estaba operando en México que era *Green*, que tenía muy por arriba de los patines que les había otorgado el permiso y que recordarán que al inicio de la administración nosotros señalamos que no estaban cumpliendo con las reglas que pusimos, pagó la contraprestación más alta y se quedó con la mitad del mercado.

Una vez que *Lime* por razones que nunca nos dijeron decidieron no pagar y dejar de operar, es decir desde que no pagaron no hay patines de *Lime* en las calles, se repitió el proceso y la empresa *Bird*, que es la otra empresa grandota en el mundo, hizo una oferta de contraprestación, hizo una oferta de patines con los que puede operar y tenemos hoy dos empresas de patines y dos empresas de bicicletas operando.

Dice: “*Bueno, pero el servicio es carísimo*”. El servicio más barato que hay de transporte en la ciudad es el que da Ecobici. Tienes un servicio público que lo da la ciudad a través de un concesionario. Entonces, muchos de los cuestionamientos decían: “*No se le cobra contraprestación a una empresa y que no se subsidie a la que da el servicio público*”. Es así como *¿pero qué no el objetivo era mantener algún precio bajo?* Tenemos el precio más bajo posible a través de un subsidio.

¿Específicamente qué se está haciendo con el sistema Ecobici? No solo mejoró de forma sustantiva y publiqué los datos y se los puedo compartir con mucho gusto, el mantenimiento de cada una de las bicicletas, cuáles están operando, cuántas no están operando, etcétera, se redujo el número de bicicletas que no estaban disponibles, sino que hemos anunciado una y otra vez y estamos prontos a hacer el anuncio público y las características de ese anuncio, que vamos a relucitar el sistema de Ecobici, porque creemos que podemos conseguir un mejor precio con una tecnología renovada. ¿Por qué queremos eso? Porque cuando se hizo el contrato original hace 10 años solo había dos proveedores de ese tipo de sistemas, hoy hay muchos más proveedores. Queremos que haya competencia como en otros casos.

Usted me dice pero no ha sido transparente. Es exactamente lo contrario a lo que usted dice, por qué es exactamente lo contrario, porque lo primero que hicimos al llegar a la administración fue publicar toda la documentación del FIFINTRA, que es el Fideicomiso de Sustitución de Transporte.

Toda la documentación del FONACIPE que es el Fondo del Peatón y el Ciclista, para la compra de trolebuses, autobuses, las Líneas 1 y 2 de Cablebús y lo proyectado para la modernización del metro es el acompañamiento con la oficina de proyectos y servicios de Naciones Unidas, de la cual usted puede consultar las evaluaciones que ha hecho la Oficina de Naciones Unidas, donde vienen las características de los proyectos, los procesos de licitación, los resultados y los ahorros que ha tenido la ciudad a esa transparencia.

Como le decía, publicamos todos los datos de parquímetros que nunca o que se habían dejado de publicar cuando se transfirió de la autoridad del espacio público a la SEMOVI la información de parquímetros. Entonces en ese sentido yo enfatizaría que hemos sido particularmente transparentes.

Subimos a la página de datos abiertos toda la red de transporte concesionado que nunca se había hecho pública, subimos todas las fuentes de incidentes viales que registra la ciudad y que hoy cualquier puede analizar.

Entonces ha habido un énfasis, en acompañamiento con el metro, publicamos toda la documentación y el análisis del FIMETRO que tampoco habíamos tenido más allá del libro blanco, una explicación de cómo se habían gastado los recursos. Entonces la verdad es que no comparto el punto de vista que usted expresa.

Pregunta, le decía en el caso de las máquinas del metro, el fallo es mañana, empieza el aprovisionamiento y empieza la instalación en días subsecuentes.

En el caso de los validadores. Estamos hablando de 1 mil 200 validadores, tenemos la entrega en diciembre que es cuando se está haciendo la compra, empieza la instalación y en mayo tendremos en operación el sistema.

Los trenes se comprarán, no se han comprado los 30 trenes y efectivamente como ha mencionado el diputado Gaviño, uno de los temas interesantes es que estamos planteando que se pueda hacer con un esquema de PPS, por qué, porque ha resultado una buena forma de financiamiento y yo sé que usted dice, es distinto comprar directamente que financiar, pues sí pero mucha gente y muchas empresas y en todo el mundo se compra a través de financiamientos, una de esa forma de financiamiento es el arrendamiento.

Hay arrendamientos puros, hay arrendamientos mixtos, etcétera, es parte de lo que se va a presentar ante el Congreso, las características que tendrá este PPS que no puede ser aprobado sin el Congreso.

¿Qué más tenemos? 400 mil pesos cada máquina validadora de recarga, eso es lo que me preguntaba. Los trenes le podemos conseguir el dato, digamos hay un mercado de trenes, hay al menos 3 proveedores importantes de trenes y simplemente será el valor del mercado.

Tenemos como referencia que así se compraron 30 trenes a través de PROVETREN con un sistema de arrendamiento y mantenimiento que en términos jurídicos y de seguimiento al mantenimiento ha tenido virtudes, pero como ha sido señalado, también ha tenido defectos en términos de la cobertura del tipo de cambio, etcétera y creo que por eso han venido esos comentarios.

También se me olvidaba decirle, diputada Jannete, sobre en qué se ha gastado el dinero de mantenimiento del Metro, con mucho gusto le hacemos llegar todo el documento, porque ha tenido que ver con lo que llamamos instalaciones fijas, como el ejemplo que yo daba de la Línea 3, se regularizó el mantenimiento de la Línea A que se tiene que hacer todas las noches y no se estaba haciendo todas las noches justamente por las características que tiene la vía y los hundimientos diferenciales; se ha mejorado la limpieza y se ha dado mantenimiento a estaciones, entonces le podemos compartir con detalle esos datos sin duda.

¿Qué más? En términos, dice la legalidad de la forma en la que hemos procedido en cuanto a los permisos de bicicletas y patines. Como usted sabe, tanto empresas como individuos, incluso la senadora Xóchitl Gálvez presentó un amparo.

En todos esos amparos, los tribunales han dado razón a la autoridad. Primero, no dieron suspensiones provisionales en la gran mayoría de los casos; después, no dieron suspensiones definitivas en la gran mayoría de los casos y en los juicios más visibles que venían de algunas empresas que habían usado estrategias jurídicas para no presentar ellos mismos los juicios, sino habían usado subsidiarias etcétera, el juicio ha sido sobreseído. Entonces en ese sentido yo prefiero que los tribunales evalúen si se está cumpliendo la ley, a que lo evalúen, lo hacen mejor.

En términos de datos personales y voy a juntar 3 cosas que dijo, usted dijo que estamos usando la ciudad como conejillo de indias. Yo más bien lo que entiendo por lo que está diciendo es que tienen un profundo desprecio por la realidad, por los datos empíricos, por

lo que realmente sucede, y lo que veo es que cuando le decimos que estamos midiendo las cosas antes de hacerlas es porque nos importan las consecuencias.

Si hicimos una prueba piloto en Patriotismo y Revolución para poner un carril exclusivo de transporte público, si hoy estamos haciendo pruebas pilotos en Eje 2 y Eje 3 y en Calzada de Tlalpan, es porque nos importa medir las consecuencias de lo que hacemos, porque si hay afectaciones permanentes queremos ajustarnos para afectar al mínimo número de personas y al mismo tiempo recibir el mayor beneficio.

Esto tiene que decir que efectivamente hemos solicitado a las empresas datos de operación, la ley contempla que están obligadas a dar estos datos de operación; y los datos que hemos solicitado en ningún momento, en ningún momento han incluido datos personales. Todos los avisos son explícitos sobre no pedir datos personales.

En el caso de las latitudes y longitudes, por ejemplo, de inicio de viajes, tienen una máscara de 250 metros casi imposible de saber dónde se suben, no sólo eso, en diálogo con las empresas usamos como criterio las solicitudes de información que se han hecho a estas empresas en Nueva York, en Chicago, en Londres, en Sao Paulo. Por eso las empresas estuvieron sentadas en la mesa, escuchamos sus preocupaciones, etcétera,

Los únicos datos personales que existen en el caso de los servicios de aplicación son los datos personales de conductores, que es la licencia y el nombre del conductor, que resulta que de todas maneras tenemos por el registro de operadores, que es una obligación establecida por razones de seguridad, y que es bueno que esta ciudad, como igual ya lo decían en la mesa, tenga el nombre de quién está operando uno de estos servicios en caso de que haya un incidente de seguridad; y si es que una institución de seguridad pública o de procuración de justicia nos pide los datos, por supuesto que los compartiremos.

¿Hay protocolos de seguridad en los datos que nos entregan? Sí.

A las empresas de servicios de plataforma los únicos datos que le van a entregar a la autoridad son agregados, vale la pena leer el aviso, dice “se entregará a la Secretaría de Movilidad y a la Agencia Digital de Innovación Pública datos agregados, Se entregarán a un tercero independiente acordado con las empresas los datos desagregados que no incluyen datos personales, que tienen las máscaras de 250 metros y que son los trayectos”.

¿Por qué seguimos ese modelo? Porque es el modelo que nos propusieron las propias empresas que han seguido en ciudades como Chicago.

Nosotros dijimos “qué pasa si tenemos una institución independiente, como puede ser el C3 de la UNAM, como puede ser el INEGI, como puede ser el Laboratorio de Políticas Públicas del CIDE, que sean ellos los que tengan acceso a esos datos, que hagan el análisis que son relevantes en términos de planeación para la ciudad”.

¿Entonces por qué nos interesan esos datos? Porque nos interesa saber las consecuencias de la operación de este tipo de servicio en la ciudadanía.

¿Generan sí o no congestiónamiento estos servicios? ¿Qué sabemos de otras ciudades? Que sí, que en ciertas zonas de la ciudad generan congestiónamiento.

Pero nosotros lo que no estamos de acuerdo es en hacer legislación y en hacer reglas simplemente diciendo “pues yo creo que ha de ser como en otra ciudad”. A nosotros nos interesa saber cómo es en la Ciudad de México, nos interesa saber qué está sucediendo, qué vive la gente aquí, por eso recopilamos datos, por eso hacemos pruebas piloto.

No es como un experimento como para ser conejillos de indias, es para saber y conocer bien la realidad para que las modificaciones legales que tienen consecuencias sobre la operación de las empresas que puede afectar las empresas, sólo estén basadas en los datos reales de operación y en las externalidades negativas que éstas pueden tener.

Me pregunta sobre cancelación de ciclovías. Le puedo decir que como es público se canceló la ciclovía en el primer tramo de Canal Nacional. En un acuerdo que hizo el Sistema de Aguas de la Ciudad de México con los vecinos de Canal Nacional, que respondió a una movilización, los vecinos, esos vecinos solicitaron que se cancelara y la decisión fue efectivamente que se cancelara.

En ningún otro caso puedo pensar en una cancelación que hayamos hecho nosotros.

Lo que sí le puedo decir es que en la red de ciclovías, digo, nada más para ser exhaustivo, en la red de ciclovías de Xochimilco originalmente planteamos un trazo que incluía un tramo sobre Prolongación de División del Norte, pero cuando hicimos la evaluación escuchando a los vecinos y a la alcaldía nos dijeron “mejor no la hagamos sobre División del Norte, hagámosla en una paralela”, por qué, porque en Prolongación División del Norte básicamente tenemos el embudo de salida todas las mañanas de todo Xochimilco.

Entonces perfectamente se pudo hacer la ponderación, se pudo hacer la consideración, y sí, la cambiamos de lugar.

Pero si lo que me está diciendo es que está hablando de la ciclovía de División del Norte que fallidamente hizo la administración anterior, reconozco que fue una implementación fallida, no hay duda, no se concilió con los comerciantes, no se concilió con los vecinos.

Nosotros sí estamos dispuestos a conciliar con comerciantes y vecinos, claro, estamos dispuestos a hablar con ellos y escuchar qué es lo que les preocupa, qué creen que puede funcionar y qué no. Si no hacemos eso podemos cometer errores como los que se cometieron en el pasado.

Entonces, no me pesa decirlo, voy a insistir en esto, con esto casi termino porque tengo que contestar a la diputada Esperanza, estamos preparando el proyecto conceptual de la ciclovía en Zaragoza, ese es un compromiso digamos que para el año entrante sea de los proyectos importantes de ciclovías, vamos a presentar otra vez un plan de ciclovías como el que presentamos el año pasado para que sea al menos el mismo número de kilómetros este año el que estaremos construyendo.

Sobre las estaciones que me comenta del Cablebús, nosotros lo que originalmente presentamos y quisimos ser ambiciosos, como orgullosamente me parece que lo fue el Metro en su momento, fue casi un plan maestro de teleféricos y consideramos muchas más posibilidades.

En esos planes efectivamente habíamos considerado las estaciones que usted señala como otra de las antenas posibles y las extensiones que se pueden hacer en Cuauhtepac. En este momento la decisión es nada más hacer una de las antenas que sea en Chiquihuite, pero el plan está establecido para ampliar a la otra antena.

En el caso de la Sierra de Santa Catarina de hecho es lo mismo, vamos a construir la troncal dejando en el plan lista la extensión con dos antenas para áreas que están un poquito más alejadas, así fue como lo hablamos con la alcaldía, pero con mucho gusto le presento el plan más completo de teleféricos para que lo tenga a la mano.

Por último lo que quiero decir, quiero reafirmar tres cosas: Lo primero es simplemente ante el comentario, no puedo no decirlo, el comentario de la diputada Salido, que diga que tengo desdén por el servicio público, creo que tengo exactamente lo contrario, si algo tengo es una profunda admiración por las y los servidores públicos.

Creo que poniendo atención, conociendo, siguiendo a detalle el trabajo que hace Florencia Serranía, Roberto Capuano, Rodrigo Díaz, Brando Flores, Natalia Rivera, Guillermo Calderón, muchos del equipo de la Secretaría de Movilidad que están allá atrás, las otras secretarías y las otras instancias del Gobierno de la Ciudad de México, creo que lo único que puede tener cualquiera es admiración por el servicio público, es dedicar toda la capacidad, toda la voluntad, todo nuestro conocimiento a mejorar las condiciones de operación del transporte en la Ciudad de México.

Trabajo todas las horas que tengo que trabajar en la oficina y en la calle porque admiro profundamente a los funcionarios públicos en general, la simple idea de la función pública.

Digo esto porque en los comentarios que hace usted hacia a mí lo que veo son prejuicios y son prejuicios donde dice: "Es que usted no escucha la crítica". Cualquiera que haya conversado conmigo sabe que lo que más me gusta es la crítica, porque lo que genera es una discusión y es un debate, y no hay mejor fuente de información que la discusión, el debate y la diferencia.

Entonces, con esto termino, diciendo dos cosas: Vamos a seguir trabajando con una preferencia por la periferia de esta ciudad. Que quede claro: nos importa la zona central y nos importa cómo está conectada la periferia, tenemos que reducir los tiempos de traslado de personas en la ciudad, tenemos que mejorar la calidad de sus viajes.

Lo segundo, seguiremos trabajando con datos, con evidencia, con anécdotas, todo eso lo usamos como fuente de información y sin duda en discusión con ciudadanos, con representantes populares, con ejemplos de otros lugares del mundo. Nos importa que haya discusión y nos importa recibir la crítica, insisto, porque genera información, y si tenemos una preferencia empírica queremos más información, no menos.

Así que muchos de los comentarios que usted me hace, de lo cual no tengo la información precisa en este momento, como los usos de suelo de los CETRAM, con mucho gusto me pongo a investigar exactamente la condición de todos los usos de suelo, y vemos cómo esa información es útil para hacer algo al respecto.

También le puedo decir que en los CETRAMS donde se habían concesionado centros comerciales en la administración anterior, nosotros detuvimos buena parte de esos proyectos porque no eran razonables ni en términos de transporte ni en términos de desarrollo urbano y los estamos reevaluando a ver si hay una salida donde le den una

buena solución de movilidad a las zonas y a las conexiones, pero sin tener que hacer unos desarrollos urbanos espantosos.

Entonces, muchas gracias a todos y todas. Espero verlos aquí antes que dentro de un año.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario. Sin antes también comentarle que aquí está nuestra amiga y compañera la diputada Guadalupe Chavira, bienvenida, desde hace un rato.

Agradecemos su presencia a esta Comisión dando cuenta de las acciones que la Secretaría a su cargo ha realizado en los primeros 9 meses de la actual administración. Sin duda, la comparecencia, entendida como un mecanismo de control político, ha enriquecido el diálogo entre el Ejecutivo y el Legislativo. Por mi parte, celebro que esta nueva administración establezca como visión colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana y que los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orienten a aumentar la accesibilidad, disminuir tiempos de traslado, garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas.

La Secretaría de Movilidad se ha fijado como objetivo integrar los distintos sistemas de transporte de la ciudad para promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público. Por ello, es de destacarse que en la actual administración desde antes de su formal inicio se haya planteado la visión de una ciudad, un sistema bajo el esquema de tres estrategias: integrar, mejorar y proteger.

Por otra parte, representantes populares orgullosamente iztapalapenses, especialmente quiero destacar el impulso que está dando a la movilidad en la zona oriente de la ciudad mediante la próxima construcción de la línea 2 del cablebús, así como el trolebús elevado que correrá sobre calzada Ermita Iztapalapa y el mejoramiento de la línea A del metro. Estos tres proyectos darán un cambio muy importante para mejorar la calidad de vida de quienes vivimos en la zona de la ciudad, ya que los beneficiarios directos son personas que geográficamente viven en zonas de difícil acceso, la mayoría de ellas que tienen que salir con dos horas de anticipación para poder realizar sus traslados, además del elevado gasto que deben de destinar para su pasaje; paradójicamente, ellos son los de menores recursos. Lo digo con conocimiento de causa ya que el distrito que represento en Iztapalapa precisamente se verá beneficiado con dichas obras.

No podemos ser triunfalistas y no admitir que falta por hacer, pero debemos tener algo claro, estamos en un proceso que la consolidación de los proyectos eficaces tiene que tener una base sólida.

Finalmente, señor Secretario, y muy atentamente me permito solicitarle, con el desahogo de esta comparecencia no se dé concluido el diálogo entre poderes y mucho menos que se desatienda y se deje sin respuesta las diversas preocupaciones que han formulado mis compañeras y compañeros diputados.

Muchas gracias, señor Secretario y a su equipo.

Siendo las 11:45 horas, damos por concluida la comparecencia del Secretario de Movilidad de la Ciudad de México.

De conformidad a lo establecido en el cuarto párrafo del artículo 16 de la Ley Orgánica de este Congreso, la versión estenográfica de esta sesión será remitida a la Jefa de Gobierno para su conocimiento.

Muchas gracias. Buen día a todos.

-----0o0-----