

URGENTE

"2012 Año por la Cultura de la Legalidad"

México D.F., 28 de Marzo de 2012

STV/OS/012 /12

MTRO. PABLO ENRIQUE YAÑEZ RIZO
DIRECTOR GENERAL DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL
DEL DISTRITO FEDERAL
P R E S E N T E

Me dirijo a usted en respuesta a su oficio CEDS/DG/0129/2012, mediante el cual solicita que la Secretaría de Transportes y Vialidad revise y si es el caso, acepte las recomendaciones que el Comité de Evaluación y Recomendaciones del Consejo de Evaluación de Desarrollo Social ha hecho llegar a esta Secretaría.

Considero importante señalar que aunque las recomendaciones en general son interesantes, también es cierto que adicional a los recursos presupuestales muchas de ellas requieren para su diseño, gestión e implementación, periodos de tiempo más amplios que los establecidos en el oficio de referencia como plazos de cumplimiento.

Anexo encontrará la respuesta de esta Secretaría a cada una de las recomendaciones.

Sin más por el momento envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE



ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD



Recibido 8 horas

C.C.P. LIC. MARCELO EBRARD CASAUBÓN. JEFE DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. PRESENTE
C.C.P. MTRA. PILAR BERRIOS NAVARRO. CONSEJERA CIUDADANA E INTEGRANTE DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL EVALÚA-DF. PRESENTE
C.C.P. DRA. MYRIAM CARDOZO BRUM. CONSEJERA CIUDADANA E INTEGRANTE DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL EVALÚA-DF. PRESENTE
C.C.P. DR. JULIO BOLTVINIK KALINKA. CONSEJERO CIUDADANO E INTEGRANTE DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL EVALÚA-DF. PRESENTE
C.C.P. DR. ADOLFO SÁNCHEZ ALMANZA. CONSEJERO CIUDADANO E INTEGRANTE DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL EVALÚA-DF. PRESENTE
C.C.P. DR. MANUEL CANTO CHAC. CONSEJERO CIUDADANO E INTEGRANTE DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN Y RECOMENDACIONES DEL EVALÚA-DF. PRESENTE

RECOMENDACIONES

1.01/2012

...iniciar gestiones y coordinar los trabajos para elaborar, un Programa Integral de Movilidad con enfoque de derechos sociales y que incorpore la concepción del Derecho a la ciudad en la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad suscrita por el Jefe de Gobierno.

Respuesta: El PITV 2007-2012

Se acepta la recomendación. De hecho, aún cuando el Programa Integral de transportes y Vialidad 2007-2012 no lleva la denominación de “movilidad” como título, la STV la incluyó como parte de su subtítulo “hacia una movilidad sustentable, alternativa e incluyente”. El PITV 2007-2012 se rige por 4 Líneas Estratégicas que dirigen la política de movilidad del DF, de ellas derivan las acciones y subprogramas que se han desarrollado durante la actual administración. La Línea 1 es “Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes” en ella se señala que se incrementarán las opciones de transporte público menos contaminante, con tarifas accesibles, mayor calidad, eficiencia, integración, velocidad, cobertura, seguridad y comodidad; la Línea 2 se denomina “Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad” en ella reconoce la accesibilidad social a la ciudad como un derecho y se señala como tarea fundamental de este gobierno la implantación de políticas de transporte incluyentes.

La STV se encuentra en condiciones de iniciar las gestiones para poner a consideración de las instancias competentes la conveniencia de transformar el PITV en un Programa Integral de Movilidad con enfoque de derechos sociales y que incorpore la concepción del Derecho a la ciudad.

1.02/2012

Establecer las previsiones presupuestales para garantizar el levantamiento periódico por parte del INEGI de la encuesta Origen-Destino de la ZMVM, incluyendo los desplazamientos a pie... La anterior encuesta se levantó en 2007, es necesario contar con una nueva por lo menos en el año 2013.

Respuesta: Se acepta la recomendación, dentro de las atribuciones de la STV. De inicio, la STV iniciará las solicitudes necesarias para proponer al Gobierno de la Ciudad se considere establecer una periodicidad determinada para la encuesta Origen-Destino.

1.03/2012

Elaborar en coordinación con los organismos operadores un Estudio Técnico Financiero para establecer la capacidad y la frecuencia de las unidades de las rutas o líneas de transporte público de pasajeros en horarios de máxima demanda, con atención especial a los trenes de nueve vagones del STC-metro, autobuses biarticulados de Metrobús y el Tren Ligero.

Respuesta: Dada las figuras jurídicas de los Organismos Descentralizados y el Metrobús, los cuales cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propios, la STV no tiene atribuciones para decidir directamente un estudio de este tipo. Debido a lo anterior no es posible aceptar la recomendación en los términos señalados, por otra parte, se establece un plazo de cumplimiento de la recomendación de 4 meses (a partir de esta fecha). Adicionalmente se requeriría asignación presupuestal específica. No obstante, la STV acepta iniciar un proceso de gestión para que en un periodo posterior sea factible la elaboración del estudio de referencia.

2.01/2012

Elaborar en el marco del PITV2007-2012, un subprograma integral de transporte público colectivo de pasajeros, barato, eficiente y de calidad, con atención a las zonas de menos desarrollo social de las delegaciones Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan, Tláhuac, Iztapalapa, Xochimilco y Milpa Alta que considere los diferentes modos de transporte público colectivo en el diseño de las rutas, las nuevas posibilidades tecnológicas y las necesidades de movilidad de la población.

Respuesta: La STV no se encuentra en condiciones de aceptar esta recomendación debido a que se establece un plazo de 5 meses (a partir de esta fecha) para su cumplimiento, tiempo insuficiente para la elaboración de un subprograma de esta magnitud, que requiere estudios previos especializados. Adicionalmente, la recomendación requeriría asignación presupuestal específica. Sin embargo, la STV acepta iniciar el proceso para el desarrollo del subprograma señalado.

2.02/2012

Formular un programa de corto, mediano y largo plazo para reforzar e incrementar la longitud de red de servicio en los kilómetros recorridos diariamente por las unidades de RTP, Metrobús, STE, hacia zonas periféricas de la ciudad y zonas populares.

Respuesta: A lo largo de esta gestión se ha trabajado intensamente para incrementar la red de servicios de transporte de alta capacidad y calidad, como resultado de lo anterior se ha ampliado el Sistema Metrobús, los servicios expres y ecobús de RTP, se implementaron los corredores cero emisiones y los corredores de transporte concesionado, gracias ello, el Gobierno de la ciudad ha sumado 254 kilómetros de nuevos corredores de transporte de calidad, y se añadirán 24.5 km de Metro y 27.3 de la Línea 4 del Metrobús.

No obstante, y aún cuando se trabaja permanentemente en estas tareas, la STV no se encuentra en condiciones de aceptar esta recomendación debido a que se establece un plazo de 5 meses (a partir de esta fecha) para su cumplimiento, tiempo insuficiente para la elaboración de un programa de esta magnitud, que requiere un amplio proceso de gestión y estudios técnicos previos, entre otros aspectos para conocer por ejemplo la demanda de

servicios y la capacidad de los organismos para ofrecer la extensión de sus servicios. Adicionalmente, la recomendación requeriría asignación presupuestal.

3.01/2012

Instaurar y difundir el Informe Financiero Integrado del TPCP para dar a conocer el monto real de los subsidios del transporte colectivo de pasajeros, por decil de ingreso de los hogares, así como la metodología utilizada para su estimación.

Respuesta: La Secretaría de Transportes y Vialidad acepta iniciar acciones y realizar los contactos necesarios con la Secretaría de Finanzas y otras instancias para obtener información que permita conocer el monto real del subsidio al transporte de pasajeros. No se hará referencia a hogares por decil de ingreso.

4.01/2012

Crear un sistema único de planeación del transporte público para pasar de los servicios de TPCP desintegrados a una red con articulación logística, operativa e informativa que facilite las interacciones entre los modos de transporte y se modernice el acceso de información para el uso de líneas, unidades y horarios.

Respuesta: La Secretaría de Transportes y Vialidad acepta esta recomendación, se instruirá para su avanzar en el cumplimiento de la misma a la Dirección General de Transporte de esta dependencia.

4.02/2012

Normar rutas de transporte colectivo de baja capacidad para que sean abastecedoras eficientes de los ejes troncales del transporte colectivo de alta capacidad, así como evitar que las rutas de microbuses dupliquen las de TPCP y estructurar un ecosistema en el que las dinámicas locales se conecten de manera coordinada con las redes principales.

Respuesta: La Secretaría de Transportes y Vialidad acepta realizar avances para cumplir con esta recomendación, aunque no será posible concluirla por completo en el plazo establecido, 5 meses (a partir de esta fecha). Es importante señalar que a lo largo de esta administración, la STV ha trabajado permanentemente en la reorganización de rutas de transporte de baja capacidad y se han realizado avances: El inicio de operación de la líneas de Metrobús existentes a la fecha, se ha acompañado de la sustitución del servicio de colectivos y rediseño de rutas que circulaban a lo largo de estos recorridos. Con la inauguración de los Corredores Cero Emisiones se eliminó la circulación de transporte colectivo de baja capacidad a lo largo de los corredores, y se reorganizaron rutas. Lo mismo ha ocurrido en el caso de los Corredores de Transporte Concesionado, los servicios expresos de la Red de Transporte de Pasajeros y en el Centro Histórico.

4.04

Consolidar la implementación de los corredores definidos en la actual administración, así como impulsar nuevos corredores que contribuyan al reordenamiento vial introduciendo TPCP, sustituyendo el transporte concesionado de baja capacidad.

Respuesta: La STV acepta dar continuidad a los procesos de gestión que permitan avanzar para el cumplimiento de esta recomendación, debido a que el plazo establecido para su cumplimiento (5 meses a partir de esta fecha) es insuficiente para concluir esta tarea, así como las condiciones económicas. Al respecto le informo también que a lo largo de esta gestión la STV ha logrado la implementación de 47 nuevos kilómetros de servicio de Metrobús, 63 km de Corredores Cero Emisiones, 82 km de Corredores de Transporte Concesionado y 18.5 km de Ecobús, todo esto suma 254 kilómetros de nuevos corredores de transporte de calidad, a ello se sumarán 24.5 km de Metro y 27.3 de la Línea 4 del Metrobús. Para la consolidación de corredores y el impulso de nuevos corredores es fundamental incrementar de forma sustancial los recursos presupuestales destinados a este tipo de acciones.

4.05/2012

Elaborar un subprograma de reordenamiento de los CETRAMS para atender sus problemáticas y garantizar su eficiencia como nodos de la intermodalidad y atender, en particular, la reubicación de ambulante y la reestructuración de las instalaciones y paradero desde la perspectiva del pasajero, el cual requiere interconexión rápida, cómoda y segura y no solo modificarlos desde su entronque comercial.

Respuesta: No es atribución de la STV.

4.06/2012

Identificar y diseñar un programa permanente para impulsar las tecnologías vehiculares para reducir emisiones y mejorar su eficiencia energética.

Respuesta: La STV acepta iniciar la identificación para una propuesta de un programa de impulso a tecnologías vehiculares para reducir emisiones y mejorar eficiencia energética, se instruirá para su avanzar en el cumplimiento de la misma a la Dirección General de Transporte de esta dependencia.

4.07/2012

Diseñar y poner en práctica una política permanente e implementar mecanismos disuasivos del uso del automóvil particular tales como encarecer los estacionamientos públicos, prohibir

el estacionamiento en avenidas, calles, instalar parquímetros y reforzar impuestos al automóvil privado, así como paquetes de estímulos para la transportación colectiva y la transportación no motorizada.

Respuesta: La STV se encuentra en condiciones de iniciar, dentro su ámbito de competencia, acciones para el diseño de propuestas disuasivas del uso del automóvil particular. Así mismo, la STV no puede comprometerse al cumplimiento de esta recomendación en los términos exactos que señala el documento por distintas razones: Algunas cuestiones señaladas rebasan las atribuciones de la STV, otras requerirían presupuesto específico y o gestiones previas, finalmente el tiempo de gestión de algunas propuestas ejemplificadas rebasaría el plazo de cumplimiento de 5 meses (a partir de esta fecha) establecido para el cumplimiento de la recomendación.

5.01/2012

Implementar líneas de transporte nocturno y seguro entre las 23 y las 5 de la mañana para los trabajadores que requieren del servicio de transportación económico y seguro, así como para facilitar el uso nocturno de la ciudad...

Respuesta: La STV acepta iniciar las gestiones para avanzar en el cumplimiento de esta recomendación, de inicio se consultará la factibilidad de la misma con los Organismos Descentralizados y Metrobús, con el fin de obtener elementos de evaluación e implicaciones administrativas, operativas, financieras, presupuestales, entre otras.

5.02/2012

Diseñar conjuntamente un programa de prevención del delito en rutas consideradas críticas, con atención especial a la que circulan sobre la avenida 508 de Aragón, Circuito Interior, Zaragoza, Eduardo Molina, Canal de Miramontes y la salida México-Pachuca, así como los CETRAMS Indios Verdes, Pantitlán, La Raza, Zaragoza y Taxqueña.

Respuesta: La STV acepta participar en un programa de este tipo, en caso de ser convocada por las instancias responsables de la prevención del delito en el DF, pues esta Secretaría no tiene atribuciones legales para encabezar este programa.

5.03/2012

Fortalecer los programas y las acciones coordinadas de los organismos de transporte público, institucionales responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia para garantizar traslados seguros y libres de violencia en el transporte y en los espacios públicos así como impulsar estrategias de difusión que promuevan el respeto, el empoderamiento y el entendimiento de los sectores tradicionalmente discriminados y estigmatizados.

Respuesta: La STV no tiene atribuciones para realizar por completo esta recomendación, sin embargo, puede dentro de sus facultades legales, como lo ha hecho hasta ahora y en coordinación con otras instancias (como SSP o INMUJERES DF), impulsar estrategias que promuevan el respeto, el empoderamiento y el entendimiento de los sectores tradicionalmente discriminados y estigmatizados.

5.04/2012

Reforzar la totalidad de los modos de transporte público amplias y permanentes campañas para prevenir y erradicar el acoso sexual contra las mujeres en los espacios públicos, fortalecer el funcionamiento de los módulos para atender casos de violencia y denuncias para recoger todo tipo de quejas demandas y opiniones.

Respuesta: La STV acepta esta recomendación, en este sentido se dará continuidad a la política que en materia de seguridad y no violencia hacia las mujeres en el transporte público ha venido desarrollando en coordinación con otras instancias institucionales como los Organismos Descentralizados, SSP e INMUJERES DF, ejemplo de ello es el Programa Viajemos Seguras.

6.01/2012

Revisar las medidas que se han tomado en el transporte público con participación de empresas particulares, que limitan las exenciones y tarifas preferenciales hacia grupos sociales vulnerables, en particular, en el caso del Metrobús.

Respuesta: La STV acepta revisar las medidas a las que se refiere esta recomendación.

6.02/2012

Justificar y en su caso reconsiderar la participación de la iniciativa privada en la prestación directa e indirecta del servicio de transporte público colectivo de pasajeros (como es el caso de la renta de trenes al sector privado) y que puede repercutir en aspectos de eficiencia y costo en la operación del servicio.

Respuesta: Se acepta la recomendación.

6.03/2012

Elaborar un código sobre discapacidad para aclarar los términos empleados en los criterios de gratuidad como personas con discapacidad "evidente" y evitar diversas interpretaciones que puedan afectar a las personas que no cumplen con el requisito solicitado por el TPCP.

Respuesta: La STV iniciará las acciones para elaborar el código señalado, aunque es importante señalar que esta tarea seguramente se extenderá más allá de los 2 meses señalados (a partir de esta fecha) para el cumplimiento de la recomendación, por tanto no es posible aceptar el plazo de referencia.

7.01/2012

Formular y poner en práctica un programa permanente por una nueva cultura de la movilidad a varias escalas reforzando los desplazamientos no motorizados en el nivel local y privilegiando el uso del TPCP en grandes distancias y mejorando la eficacia, calidad y seguridad en los diferentes modos de TPCP y complementar estas acciones en una campaña educativa enfocada a reducir la valorización del automóvil particular como signo de status social (usos de la bicicleta).

Respuesta: La STV acepta continuar mejorando la eficacia, calidad y seguridad en los diferentes modos de TPCP y complementar estas acciones en una campaña educativa enfocada a reducir la valorización del automóvil particular como signo de status social.

Adicionalmente, dado que los programas dirigidos al fortalecimiento de los desplazamientos en bicicleta son dirigidos y coordinados por la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, la STV acepta participar, como lo ha hecho hasta ahora en este tipo de proyectos a convocatoria de la instancia coordinadora.

8.01/2012

Crear consejos ciudadanos de gestión, en particular en las zonas limítrofes del Distrito Federal vinculadas con la demanda de transporte público de los que conforman la ZMVM, para incorporar su participación en las comisiones metropolitanas existentes, principalmente en la COMETRAVI y la COMETAH.

Respuesta: No es posible aceptar esta recomendación, debido a que la creación de consejos ciudadanos metropolitanos estaría fuera de las atribuciones de la STV.

8.04/2012

Retomar las formas de participación que monitorean la operación de las rutas y las terminales de RTP y extenderlas a los demás modos del TPCP para vigilar la eficiencia y calidad.

Respuesta: Se acepta la recomendación y se instruirá para ello a la Dirección General de Transporte de esta Secretaría.

9.01/2012

Incluir el transporte público la movilidad y el derecho a la ciudad como una esfera prioritaria en la política social e la ciudad y concretar esta perspectiva en sus diferentes programas.

Respuesta: Se acepta la recomendación, ya existen avances al respecto. Podemos señalar que el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 se rige por 4 Líneas Estratégicas que dirigen la política de movilidad del DF, de ellas derivan las acciones y subprogramas que se han desarrollado durante la actual administración. La Línea 1 es "Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes" en ella se señala que se incrementarán las opciones de transporte público menos contaminante, con tarifas accesibles, mayor calidad, eficiencia, integración, velocidad, cobertura, seguridad y comodidad; la Línea 2 se denomina "Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad" en ella reconoce la accesibilidad social a la ciudad como un derecho y se señala como tarea fundamental de este gobierno la implantación de políticas de transporte incluyentes.

9.02/2012

Elaborar una propuesta de reforma a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal bajo un enfoque de derechos humanos incluyendo mecanismos de protección jurídica del derecho al transporte público, recuperando los avances que a este respecto se han hecho en el PITV 2007-2012.

Respuesta: La STV acepta iniciar el análisis de la Ley para identificar aquéllos aspectos en donde deba incorporarse el enfoque de derechos humanos.

10.01/2012

Iniciar las gestiones y coordinar los trabajos para instituir un sistema de planeación conjunta de las políticas de transporte y vialidad con las políticas de desarrollo urbano, económico y social entre los gobiernos del GDF y el Estado de México.

Respuesta: Se acepta la recomendación de iniciar las gestiones para lo señalado en la recomendación.

10.02/2012

Proponer la creación del Instituto Metropolitano del Transporte y diseñar su modelo institucional para que los especialistas definan el diseño e instrumentación de los proyectos estratégicos indispensables para mejorar la movilidad de la ciudad, independientemente de intereses políticos o económicos sectoriales.

Respuesta: La STV acepta analizar las posibilidades y requerimientos de creación del Instituto propuesto. En su caso, esta recomendación requeriría asignación presupuestal permanente.