

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana
(Reunión de trabajo)

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Gante 15-3er Piso

30 de agosto de 2007

Presidida por el C. diputado Edy Ortiz Piña

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO EDY ORTIZ PIÑA.- Buenos días tengan todos ustedes.

Vamos a dar inicio a esta sesión de trabajo, donde han sido convocados el Secretario de Obras de la Ciudad de México, el ingeniero Arganis; el licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad, a quien le damos la más cordial bienvenida a esta sesión de trabajo con la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana.

De antemano muy buenos días a quienes nos acompañan, a los diputados que se encuentran con nosotros; diputada Nancy Cárdenas, la diputada Rebeca Parada y el diputado Agustín Castilla Marroquín y el diputado Juan Carlos Beltrán Cordero.

Vamos a leer el acuerdo de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, mediante el cual se establece el objetivo de calendarización y procedimientos para el desarrollo de las comparecencias de los Secretarios de Obras y Servicios y Transporte y Vialidad, ambos del Distrito Federal.

Diputado Víctor Hugo Círigo Vázquez, Presidente de la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura.

Considerandos:

1.- Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno, 10 fracción XX, 67 párrafos segundos y tercero de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa, ambos para el Distrito Federal, se establece que las Comisiones de este órgano colegiado tienen la facultad de citar a los servidores públicos para que informen sobre los asuntos relacionados con sus respectivas competencias.

2.- Que los artículos 35 del Reglamento para el Gobierno Interior, 29 y 30 del Reglamento Interior de las Comisiones, ambos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, disponen que las Comisiones formularán la agenda y las reglas conforme a las que se desarrollarán las sesiones, además de elaborar un formato para el desarrollo de las comparecencias, el cual contendrá el día y la hora, el lugar y/o los tiempos de intervención de los miembros de las Comisiones. Por su parte el artículo 150 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, dispone que los servidores públicos que comparezcan ante el pleno deberán presentar un informe por escrito con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente para su distribución entre los diputados.

3.- Que a la Secretaría de Obras y Servicios, corresponde el despacho de las materias relativas a la normatividad de obras públicas y servicios urbanos, la

construcción y operación hidráulica, los proyectos y construcción de obras públicas.

4.- Que dicha Secretaría tiene atribuciones para planear, organizar, normar y controlar la prestación de los servicios públicos, así como la planeación y ejecución de obras y servicios públicos de impacto en más de una demarcación territorial o de alta especialidad técnica.

5.- Que la Secretaría de Transporte y Vialidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control de autotransporte urbano, así como la planeación y operación de vialidades.

6.- Que la Secretaría en comento tiene atribuciones para realizar los estudios necesarios sobre el tránsito de vehículos con el fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondiente que conduzca a la más eficaz protección de la vida y a la seguridad de las personas y sus bienes.

7.- Que en el año 2002, el Gobierno del Distrito Federal planteó dotar a la ciudad de una nueva infraestructura vial creando nuevas vías de comunicación, así como el mantenimiento de las ya existentes. Consideró también de forma prioritaria el desarrollo de aquellas obras que dieran sustento a la vida urbana y que al mismo tiempo representaran beneficios permanentes a sectores amplios de la población.

8.- Que el Distribuidor Vial Ermita-Iztapalapa, Eje vial 3 Oriente, fue abierto a la circulación desde el 24 de junio del 2006, sin que a la fecha se haya terminado al ciento por ciento, es decir, carece de condiciones de seguridad para los peatones, a la fecha solamente cuenta con un puente peatonal provisional.

Que el Distribuidor Vial Taxqueña, Eje 3 Oriente, consiste en la construcción de un puente vehicular de 4 cuerpos; 2 de ellos localizados en forma de trenza sobre la Calzada Taxqueña y dos gasas de desincorporación hacia el Eje 3 Oriente, mismas que remitirán el cruce y los movimientos de mayor demanda de la zona. Dicho Distribuidor Vial Taxqueña, Eje 3 Oriente, fue abierto a la circulación el pasado 3 de noviembre del 2006, igual que el anterior, tampoco se ha terminado al ciento por ciento, carece de condiciones de seguridad para los peatones, no cuenta con puente peatonal en las calles Taxqueña y Juárez, sobre el distribuidor

hay varias goteras que producen un lodazal que no permite que los vecinos crucen por este lugar, siendo el único paso seguro.

Sobre Taxqueña y Eje 3 Oriente falta un señalamiento que diga "curva peligrosa", ya que a la fecha se han tenido más de 50 choques y 5 volcaduras.

Las luminarias se encuentran apagadas en el Eje 3 Oriente, desde Ganaderos hasta Apaches; y sobre Taxqueña, desde Canal Nacional hasta Tláhuac.

Existen plantas que se han secado por falta de riego y registros abiertos en Taxqueña y Eje 3 Oriente

Faltan semáforos en Avenida Taxqueña y 16 de Septiembre, entre otros.

10.- Que este Organismo Legislativo tiene interés de conocer las actividades realizadas a las vialidades que dieron origen al presente punto de acuerdo por las autoridades ciudadanas, tomando en consideración que la función pública tiene, entre otros fines, la de atender las quejas o demandas ciudadanas y otorgar los servicios e infraestructura necesaria para mejorar su calidad de vida, procurando el bienestar y la tranquilidad de la comunidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, los integrantes de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana emiten el siguiente:

Primero.- Se cita a comparecer ante el Pleno de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana de esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, a los ciudadanos, ingeniero Jorge Arganis Díaz Leal, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, y al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, con el objeto de que informen sobre los trabajos realizados con relación al Distribuidor Vial de Eje 3 Oriente y Avenida Taxqueña, el cual cruza por las delegaciones de Coyoacán e Iztapalapa, de conformidad con el punto de acuerdo que dio origen a la presente, respondiendo a los cuestionamientos formulados por los diputados, informando a las y los ciudadanos diputados específicamente lo siguiente:

1. El estado que guarda actualmente la construcción del Distribuidor Vial Taxqueña-Eje 3 Oriente.
2. Acciones implementadas o por implementar para concluir al cien por ciento la construcción del Distribuidor Vial en comento.
3. Informe qué medidas realizarán para garantizar la seguridad de los peatones en ese lugar, en virtud de que no existe un puente peatonal.
4. Si tienen programada la construcción de un puente peatonal en el lugar citado anteriormente. De ser afirmativo, cuándo iniciará la construcción.
5. En las Calles Taxqueña y Juárez, sobre el Distribuidor, hay varias goteras que producen un lodazal que no permite a los vecinos crucen por ese lugar. Cuándo se harán las reparaciones correspondientes.
6. Sobre Taxqueña y Eje 3 Oriente falta un señalamiento que diga "curva peligrosa", ya que a la fecha se han tenido más de 50 choques y 5 volcaduras. Cuándo se instalará el señalamiento respectivo.
7. Las luminarias se encuentran apagadas en el Eje 3 Oriente, desde Ganaderos hasta Apaches; y sobre Taxqueña, desde Canal Nacional hasta Tláhuac. Cuándo se repararán
8. Hay registros abiertos en Taxqueña y Eje 3 Oriente. Cuándo se repararán.
9. Faltan semáforos en Avenida Taxqueña y 16 de Septiembre.

Segundo.- Las comparecencias se realizarán conforme al siguiente calendario:

Secretario, ingeniero Jorge Arganis Díaz Leal, 5 de julio de 2007, 10 a 14 horas.

Licenciado Armando Quintero Martínez, 5 de julio 2007, 10 a 14 horas.

Tercero.- Las comparecencias tendrán lugar en el Salón "Uno" de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, sito Plaza de la Constitución número 7, planta baja, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc en esta ciudad.

Cuarto.- Los secretarios deberán entregar en 9 tantos por escrito y por medios electrónicos la información requerida en las oficinas ubicadas en Plaza de la Constitución número 7 Quinto Piso, Oficina 509, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, no mayor a 72 horas previas a su comparecencia, en un horario de lunes a viernes de 10 a 19 horas.

Quinto.- El orden del día estará constituido únicamente para la comparecencia de los Secretarios respectivos y las intervenciones de los integrantes de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, desahogándose conforme al siguiente procedimiento:

1. Una vez iniciada formalmente la reunión de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana y con la presencia de los servidores públicos, la Mesa Directiva a través del Presidente informará al Pleno de los Titulares de las Secretarías comparecientes a rendir un informe correspondiente y a dar respuesta a los cuestionamientos que para tal efecto se formulen.
- 2.- La Presidencia de la mesa directiva a nombre de la Comisión dará la bienvenida a los titulares de la Secretaría respectiva y posteriormente el Secretario de la misma dará lectura a las reglas establecidas por la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana para la comparecencia en comento.
- 3.- Exposición del informe de los servidores públicos en el orden que aparece en la calendarización hasta por un tiempo de 15 minutos.
- 4.- Los integrantes de la Comisión formularán los cuestionamientos correspondientes en dos rondas de preguntas conforme al orden en que pidan el uso de la palabra.
- 5.- El diputado que tenga el uso de la palabra, lo hará por un término máximo de 3 minutos.
- 6.- Después de los planteamientos, el compareciente hará uso de la palabra para dar respuesta, contando con un tiempo máximo de 10 minutos.

7.- En la comparecencia deberán estar presentes los integrantes de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana y los diputados que así lo deseen, pero las intervenciones de estos últimos tendrán lugar posterior al de los integrantes de la Comisión, sujetándose a los criterios establecidos en el presente acuerdo.

8.- Terminada la comparecencia, el diputado que así lo desee, podrá hacer uso de la palabra hasta por 3 minutos para hacer alguna réplica.

9.- Posteriormente, el Presidente agradecerá al compareciente su presencia y pronunciará un mensaje final.

10.- Las intervenciones de los diputados asistentes deberán versar única y exclusivamente respecto del objeto materia de la presente comparecencia.

11.- En todo lo no contemplado en el presente procedimiento, se estará a lo dispuesto en forma supletoria a la Ley Orgánica, Reglamento para el Gobierno Interior y Reglamento Interior de las comisiones, todos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Firman por la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana todos los diputados integrantes de esta Comisión.

Por tal motivo, tiene el uso de la palabra el licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad, no sin antes comentar que recibimos un comunicado del Secretario de Obras solicitando pudiéramos trasladar su comparecencia a la semana siguiente, toda vez que tiene un recorrido con el Jefe de Gobierno.

Adelante, licenciado.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Buenos días, diputados y diputadas; buenos días a todos.

El cuerpo de la mayor parte de las inquietudes que esta Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana de la Asamblea Legislativa tiene interés en desahogar, realmente corresponden más a la Secretaría de Obras que a la de Transportes y Vialidad. Hay un conjunto de inquietudes sobre las cuales evidentemente nosotros no tenemos condiciones de tener la información sobre estas preguntas, los grados

de desarrollo de la obra, terminaciones, revisiones de puntos que se supone deberían estar concluidos y que no lo están, los tiempos en que se pueden realizar, si es que se van a realizar, en fin, son asuntos que rebasan el ámbito de competencia nuestra.

La estructura de gobierno define que SETRAVI es la Secretaría que le corresponde planear los temas de la vialidad; la Secretaría de Obras, Construir; la Secretaría de Seguridad Pública, supervisar y hacerlas funcionales.

En ese sentido, nosotros tenemos toda la información relativa a la obra, que no sé si ustedes consideren que debemos verterla aquí o si ya ha sido planteada en ocasiones anteriores, entonces a lo mejor no tiene sentido para que no quisiera yo cometer una descortesía diciendo cosas que ustedes ya vieron y saben y que yo podría reiterar, toda vez que ésta es una obra que tiene tiempo, que lleva avances importantes.

Entonces, yo le preguntaría, diputado Presidente, si corresponde que yo vierta la información general de la obra del diseño y su trazo y de la información general de la parte en que se encuentra ahora incluido lo de los puentes, o es algo que ustedes ya manejan y entonces me ahorro toda esa parte y les ahorro a ustedes también ese tiempo, preguntaría.

EL C. PRESIDENTE.- En términos de la pregunta que hace el Secretario, yo remito esta solicitud a los diputados interesados de la comparecencia del Secretario si así lo desean para que el Secretario haga la exposición o simplemente allanamos el camino.

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Yo traigo información de las características de todo el corredor, pero no sé si se ha tratado en anteriores ocasiones, qué información tienen ustedes o qué no tienen de las características del eje.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante Secretario.

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- El Eje Troncal Metropolitano es una obra extraordinariamente importante para la ciudad, lo es más a la luz de

las características que ha tenido el desarrollo urbano de la Ciudad de México prácticamente en las últimas cinco décadas en las que grosso modo, sin ser absoluto el concepto, podemos ubicar que la Ciudad de México ha tenido un desarrollo en el que el surponiente del Distrito Federal concentra, condensa, acumula la mayor parte de las obras de todo tipo de infraestructura urbana, social, cultural, educativa, de vialidades y de seguridad mejores, y del mismo modo la zona nororiente de la ciudad, otra vez, nada más que en sentido inverso, concentra, condensa, concreta las mayores ausencias de desarrollo, las mayores carencias de desarrollo en todas las materias que he señalado.

De la administración anterior a la actual hubo un importante proceso de construcción de vialidades en donde la zona surponiente concentró la mayoría de este esfuerzo de vialidades, los segundos pisos, el Eje 5 Poniente, los puentes de Los Poetas, son sin lugar a dudas obras de enorme importancia que hacían falta a la ciudad y que requirieron inversiones extraordinariamente cuantiosas de la misma, consolidando este criterio que estoy señalando de lo que ha sido el desarrollo histórico de la Ciudad de México en materia de infraestructura vial.

Del lado nororiente hubo un desarrollo extraordinario, que es el distribuidor vial Heberto Castillo y básicamente junto con los dos puentes que se hicieron en Lorenzo Boturini y el de Fray Servando son las obras que se hicieron en esta región.

Por tanto, el desarrollo del Eje Troncal Metropolitano, que tienen origen en Ciudad Azteca y que concluirá en la delegación Xochimilco, conectando así norte-sur de la zona metropolitana, no sólo del Distrito Federal sino en una visión más amplia, resulta un proyecto de extraordinaria importancia, por qué, porque hay un rezago extraordinario en esta región del Distrito Federal y de la zona metropolitana; la parte norte, la parte oriente tiene un rezago de infraestructura vial más o menos importante.

Entonces, con estas características se tomó la decisión de impulsar este desarrollo de 35 kilómetros de longitud. Voy a definir las características:

El área metropolitana de la ciudad de México cuenta dentro de su red vial con una red de arterias de tipo radial y anulares con características de circulación continua.

Actualmente en su mayoría se encuentran operando con niveles de servicio cercanos o iguales a su capacidad, es decir operan durante los periodos de mayor movilidad con asentamientos y saturación. Un ejemplo lo podemos ver en el Anillo Periférico, Circuito Interior, Calzada Ignacio Zaragoza, Calzada de Tlalpan, Viaducto Tlalpan, Viaducto Miguel Alemán, la radial de Río San Joaquín y la avenida Francisco del Paso y Troncoso en su tramo de Circuito Interior a Fray Servando y Teresa de Mier, entre otras vialidades.

Este tipo de vías para optimizar su capacidad requieren de otras de iguales características de continuidad que operen como canalizadoras y formen parte fundamental en la articulación de la movilidad vehicular del tipo regional.

En estas vías es la avenida Insurgentes, con una longitud de 35 kilómetros, de los cuales solamente 10 son de circulación continua, que ahora va a verse agregado con los 8.5 kilómetros de la prolongación del Metrobús y propiamente vamos a tener a finales de este año desde Indios Verdes hasta el Monumento El Caminero una vialidad continua de 28.5 kilómetros, lo cual hace una cuestión muy importante. Otra vez ¿dónde está ubicada esta zona? En el surponiente de la ciudad de México, que prácticamente cubre su totalidad el área del Distrito Federal, con un desplazamiento en el sentido norte-sur y sur-norte.

En la actualidad presenta una movilidad lenta, con velocidad promedio de 18 kilómetros por hora, esto se debe a los altos volúmenes vehiculares que por ésta circulan al carecer de otras de similar cobertura y paralelismo.

El eje troncal metropolitano de integración norte-sur con inicio en Ciudad Azteca, en Ecatepec, Estado de México y con destino a la zona sur del Distrito Federal en las Delegaciones de Tlalpan y Xochimilco, con una longitud de 35 kilómetros, forma parte fundamental de los esquemas de la estructura vial considerada por los planes integrales de transporte y vialidad por las autoridades del Gobierno del

Distrito Federal y del Estado de México; es una vialidad de tipo radial que utiliza la vías primarias.

En el Estado de México la Avenida Central, Carlos Hank González y en el Distrito Federal la avenida 608, Avenida Oceanía, Avenida Francisco del Paso y Tronco, Avenida 5, Avenida Arneses y el derecho de vía de Canal Nacional hasta su entronque con el Periférico Sur.

Este eje permite la articulación con las vías primarias transversales; en el Estado de México con el Boulevard de los Teocalis, Boulevard de los Aztecas, Sor Juana Inés de la Cruz, Avenida Valle de Jucar, Valle de Guadiana, Periférico Río de los Remedios, Arco Norte y en el Distrito Federal con el Eje 5 Norte, Vía Tapo, Circuito Interior, Eje 2 Norte, Eje 1 Norte, Calzada Ignacio Zaragoza, Fray Servando y Teresa de Mier, Eje 3 Sur, Viaducto Río de la Piedad, Eje 4 Sur, Eje 5 Sur, Eje 6 Sur, Río Churubusco, Ermita Iztapalapa, Calzada Taxqueña, Santa Ana, Calzada de la Virgen, Calzada de las Bombas, Calzada del Hueso hasta su liga con el Anillo Periférico Arco Sur, donde la implantación de esta radial viene a representar un gran alivio en la movilidad regional que proviene de la periferia y tiene como destino la zona centro y sur del área metropolitana.

Es precisamente este Eje Troncal que por sus características de ubicación y circulación continua lo vuelven más eficientes que la propia avenida Insurgentes, que no toda es confinada y que podrá manejar volúmenes de tránsito del orden de los 5,500 vehículos por sentido de circulación en las horas de máxima demanda.

La velocidad de proyecto para este Eje Troncal es de 70k kilómetros por hora, lo cual se podrá desarrollar en un máximo de 12 carrilles en su tramo central y norte del mismo. Avenida Oceanía y Avenida Central y un mínimo de 8 carrilles en su tramo sur, avenida Francisco del Paso y Troncoso, Avenida 5, Arneses y Canal Nacional, éste hecho a velocidad, con mucho será de los más altos de la ciudad de México, parte importante para lograr su implantación al configurar su trayectoria como vía radial, es la presencia de la Línea B Buenavista-Ciudad Azteca, que da origen a 16 puentes vehiculares entre la zona de Ciudad Azteca en el Estado de México y San Lázaro, en la parte central del Distrito Federal; tramo que

proporciona una longitud de vialidad de circulación continua de 19 kilómetros que aunada la obtenida con la Línea 8 de 6 kilómetros, arroja un total de 25 kilómetros de vía rápida. Es decir el 71.4 por ciento de la longitud del Eje Troncal Metropolitano. Su implantación total se considera a mediano plazo a ligar el tramo de la Calzada Ermita Iztapalapa con el Arco Sur del Anillo Periférico.

Si bien esta vialidad no fue implantada por si misma, resultó muy obvia derivada de la planeación de la Línea B del Metro. De esta manera se capitaliza y se optimiza al utilizar lo que ya existía de vialidad de circulación continua construida por la Línea 8 del Metro.

De manera que aprovechando la inversión que se hace con la Línea B, aunada a una mínima del Eje Troncal en comparación se logra un beneficio aún mayor para el área metropolitana de la Ciudad de México, desde el punto de vista estructura vial que a su vez apoya al Sistema de Transportación de Superficie considerado éste como parte importante en la relación de alimentación al Sistema Masivo Metropolitano.

La construcción del Eje Troncal generará mayores beneficios en relación con la reducción de tiempos de desplazamiento norte-sur, al mejorar los niveles de servicio, reflejo del aumento de la velocidad de operación y la regulación del tránsito, conformándose un par vial con la Avenida Insurgentes, despejándose esta última dado su paralelismo y mantener una separación entre ambas vialidades de 5 kilómetros en promedio.

Es decir, las únicas dos vialidades de 35 kilómetros paralelamente en la Ciudad de México será la propia Avenida Insurgentes y el Eje Troncal Metropolitano.

En primer término, un ahorro aproximado de 208 mil horas hombre que representan un 52 por ciento del total de 400 mil horas hombre invertidas actualmente en su transportación, así como un decremento en el consumo de energéticos, desgaste del parque vehicular, ruido y la reducción en la emisión de contaminantes de efecto invernadero, de 250 toneladas al días. Esto significa que se obtendrá una reducción de 91 mil 250 toneladas al año, representando esto

3.52 por ciento de la emisión de contaminantes de efecto invernadero generados en el área metropolitana, lo cual hoy en día es oro molido.

Estos beneficios se verán incrementados con la reducción del parque vehicular de transporte público al satisfacer la Línea B la demanda de 430 mil viajes por día que desplaza a 2 mil 530 microbuses, a 210 autobuses, así como a 10 mil automóviles al día, lo cual genera una reducción que disminuye también la emisión de contaminantes en 205 toneladas al día, lo que significa una reducción de 75 mil toneladas al año.

Si consideración la reducción en la emisión de contaminantes por ambos proyectos, Eje Troncal y la Línea B, se obtendrá en conjunto una reducción de 166 mil 250 toneladas al año, esto representa el 6.42 por ciento del total de contaminantes generados en el área metropolitana.

Actualmente para concretar este Eje Troncal se encuentran a nivel de anteproyecto dos puentes vehiculares en su tramo central, que más bien se desarrollaron dos puentes en el tramo central que es el de Francisco del Paso y Troncoso, Fray Servando Teresa de Mier, y en la actualidad tenemos 3 Ejes que se están desarrollando en Calzada de las Bombas, es un puente que tiene previstos inicialmente un costo de 120 millones de pesos; el de Calzada del Hueso que es un puente que tiene considerados inicialmente un monto de 130 millones de pesos, y esta en proceso de construcción Muyuguarda, que es un proyecto que tiene considerados inicialmente 240 millones de pesos. todas estas obras se van a iniciar este año con la modalidad bianual por parte de la Secretaría de Obras.

Se está calculando que todo este desarrollo vial pueda tener esta concreción en lo que es todo el año 2007 y muy probablemente el primer cuatrimestre de 2008.

Hay también estudios ya que se han iniciado por la Setravi, la posibilidad de que posteriormente a la conclusión del tramo que estamos definiendo aquí como una prolongación que no está definida de manera concluyente, sino como una posibilidad que está en estudio, es la prolongación de Muyuguarda hasta la autopista a Cuernavaca a la altura de la caseta. Es un estudio, es un tramo que

está en estudio por la Secretaría de Transportes y Vialidad, aunque en este momento todavía no es un estudio que esté concluido.

Estos son los elementos fundamentales que tiene el eje troncal metropolitano. Hay alguna inquietud alrededor de las rutas que en algún sentido tendrán que ser reubicadas, con todas ellas, la Secretaría de Transporte y Vialidad está atendiendo pláticas y construyendo acuerdos para que no haya inconformidad al mismo tiempo que se pueda definir trazos que no agredan de manera peligrosa o irresponsable a las calles interiores de las colonias particularmente del área de Coyoacán.

Entonces en este momento no tenemos acuerdo con ninguna ruta sobre ningún cambio de derroteros, estamos en negociaciones, van avanzadas, pero no tenemos ningún acuerdo concluyente.

Nosotros tenemos que cuidar, subrayo, que la asignación de las reubicaciones no vayan a implicar como ha sucedido en otras zonas de la ciudad que generen conflictos por trasladar al interior de avenidas y de calles secundarias derroteros del transporte colectivo, que bueno todos sabemos no tienen y no gozan de la mayor aceptación por parte de los vecinos.

Entonces conjugar por un lado la necesidad de que los transportes públicos cumplan su función de movilidad, articularlos con esta otra seguridad, pues lleva su tiempo, hace compleja la negociación de transportistas, pero en esta parte nosotros somos voz y representación de los vecinos para tratar de resguardar sus colonias y avenidas secundarias.

Sería lo que en esta intervención podría comunicarles y en todo caso me parece que si hubiese planteamientos más puntuales, pues podríamos con mucho gusto desahogarlos en la medida de los temas que correspondan a la Secretaría de Transportes y Vialidad.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Como parte del formato, vamos a conceder el uso de la palabra. Los diputados que así deseen hacerlo hasta por 3 minutos.

La diputada Rebeca Parada Ortega.

Antes, damos la más cordial bienvenida al diputado José Luis Morúa Jasso, integrante de esta Comisión que se integra a los trabajos de esta comparecencia.

Adelante, diputada.

LA C. DIPUTADA REBECA PARADA ORTEGA.- Muchísimas gracias, diputado Presidente. Bienvenido, Secretario.

Mis preguntas serían. Yo he estado observando el eje troncal que se está construyendo en Buenavista, lo veo muy lento, no sé en cuánto tiempo ya se tendría programado finalizar que va de Buenavista a Ciudad Azteca. Ya tiene tiempo y nos indicaría en cuánto tiempo terminaría la obra.

En la Calzada Ignacio Zaragoza, constantemente se ve congestionada por el transporte público metropolitano. En cuánto tiempo han pensado como una solución, si es conveniente a la instalación del Metrobús.

Teniendo en cuenta estos programas, como siempre la precaución para el peatón, ahorita que está un compañero haciendo su foro, pues ya es muy importante, los puentes peatonales y las señalizaciones que por parte de la Secretaría de Obras se van a reformar y de desarrollo urbano en la cuestión de las vueltas a la izquierda y como siempre respetando al peatón. Esa sería otra.

A lo mejor no viene mucho al tema, no está en el programa, pero en caso de que se construyera la Torre del Bicentenario, si se ha pensado cómo se va a manejar la vialidad y el transporte en esa zona.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el diputado Agustín Carlos Castilla Marroquín.

EL C. DIPUTADO AGUSTÍN CARLOS CASTILLA MARROQUÍN.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Bienvenido, señor Secretario.

Algunas preguntas muy puntuales.

Aquí se ha manifestado la preocupación por la insuficiencia de los puentes peatonales, de luminarias, de semáforos, lo cual evidentemente generan un riesgo para la población.

En el caso particularmente de los semáforos o de los puentes hay que recordar que según algunas cifras tan sólo en el año 2006 aproximadamente 1300 personas, 1300 peatones, fueron atropellados y más de 860 personas perdieron la vida, lo cual es verdaderamente una cifra aterradora.

En este sentido, creo que es fundamental que los proyectos se lleven a cabo de manera integral y con la coordinación y concurso de todas las dependencias.

En primer lugar: ¿Cómo podemos subsanar estos puntos?

En segundo lugar, hacer más bien un exhorto para que le apostemos una vez más a la prevención, que es lo que hemos manifestado muchas veces en esta Asamblea Legislativa, y no esperemos a que suceda una desgracia o a que se presente un accidente para tomar las medidas adecuadas.

En el mismo sentido, de los puentes vehiculares que se han mencionado, cuáles son las labores de revisión, de mantenimiento, la periodicidad de los mismos, para garantizar la seguridad de los automovilistas, de los usuarios.

Por último, creo que es muy importante, usted lo mencionó y lo celebro, de que se le proporcione a los vecinos particularmente de toda la información y se puedan sostener diálogos con ellos, porque hemos visto recurrentemente que en muchas ocasiones se oponen a una determinada obra, por más bondadosa que esta pudiera parecer, por falta de información.

En muchos casos a lo mejor la oposición no es muy sustentada pero es una preocupación por otra parte legítima en cuanto a las afectaciones que pudieran sufrir en sus viviendas y en su entorno de materia ambiental, vial, de la inseguridad que se pudiera genera a la plusvalía, en fin.

Entonces creo que es bien importante, en Muyuguarda hubo una oposición importante y sin embargo en un inicio sostuve pláticas con los vecinos y no había información de parte de las autoridades; y además creo que en muchas ocasiones lo que demandan los propios vecinos es información precisa sobre el proyecto, no que lleguen los operadores quizá de la Secretaría de Gobierno a tratar de convencerlos de que la obra no es mala y no los va a afectar, sino una mesa de trabajo con información muy puntual, muy precisa, que es lo que ellos requieren.

Muchas gracias, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado.

Tiene la palabra hasta por 3 minutos el diputado Juan Carlos Beltrán Cordero.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS BELTRÁN CORDERO.- Muy amable, diputado Presidente.

Señor Secretario, agradecemos su presencia en esta comparecencia.

Nos extraña la ausencia del ingeniero Jorge Arganis, nos parece que es una descortesía y una irresponsabilidad. Plantearíamos en la Permanente se pueda hacer un extrañamiento a esta situación, porque creemos que es muy importante discutir este tipo de temas en la Asamblea Legislativa para poder avanzar en una serie de problemáticas.

Entendemos claramente que la responsabilidad del Secretario de Transporte es una, de la Secretaría de Obras es otra y de la Secretaría de Seguridad Pública es otra, pero en su conjunto me parece que el Gobierno tiene una responsabilidad tanto con la comunidad como con toda la población y no creemos que se pueda decir “no me toca”, sino me parece que es más bien como una misión de conjunto la que habría que revisar.

Nos parece muy preocupante la situación que tiene todavía el eje troncal, entendemos la dimensión que tiene. Nos parece que la exposición que hace es muy completa en términos de la visión de lo que se está trabajando en la ciudad,

pero queremos referimos más bien a lo mínimo de lo que pasa cotidianamente en las comunidades.

Una obra de estas características, que entendemos que está planeada con todos los elementos necesarios y corresponde, entiendo, a la Secretaría de Transporte hacer esta planeación, me parece que hay elementos que no fueron considerados y no fueron tomados en cuenta y que están repercutiendo en la vida cotidiana de las comunidades.

Me refiero, y ya lo señalaba el diputado Agustín Castilla, que la zona de Muyuguarda y en esas zonas ha habido bloqueos por parte de los vecinos de algunas de las acciones; en la parte de esta construcción que está haciendo en la Virgen también ha habido problemas o bloqueos también por parte de los vecinos; en la zona de Taxqueña y Eje 3 hubo un bloqueo importante de los vecinos.

Sabemos que se van a hacer algunas cosas que sabemos que pueden repercutir en una molestia muy importante de los vecinos y previendo eso creemos que es importante que el Gobierno de la Ciudad empiece a atender situaciones muy puntuales.

Sabemos que algunas tienen qué ver con obras, pero entendemos que también la Secretaría de Transporte tendría qué tener información de esto.

Por ejemplo, qué pasa con los puentes peatonales de los vecinos, ¿no van a construirse o qué tiempo se les va a dar o cuántos metros más necesitamos para que se tome una acción en ese sentido?

Dos. Entendemos también que hay qué revisar la vialidad en su conjunto, pero creemos que también hay qué revisar realidades muy puntuales. La parte del reordenamiento vial de toda la zona que se conoce como Minerva y que va a ser afectada, entendemos que se va a cerrar el paso de Campesinos, se va a cerrar el paso donde está la Estación del Metro 201 y qué va a pasar con toda la vialidad alrededor de esta situación, qué va a pasar con las comunidades, cómo se va a resolver esa situación ahí y cómo se va a afectar toda la zona.

Entendemos que cuando se construyó estos distribuidores, el planteamiento es que iban a agilizar, como lo ha señalado el señor Secretario, la vialidad para poder hacer una circulación continua, una circulación rápida, pero no es así, al contrario, por lo menos en esta zona no es así, ustedes lo conocen bien, si vienen por todo el Eje, cuando llega exactamente a esta zona de Ermita, se atora totalmente, en lugar de ser una vialidad continua, una vialidad rápida, se vuelve muy molesta y creemos que son cosas que hay que revisar, que hay que atender de manera puntual.

Hay una serie de situaciones que se han planteado que creemos que es importante revisar en términos de lo que se está haciendo de la obra y que se tiene que contemplar lo que está pasando con los vecinos, con los niños, le vamos a hacer llegar una presentación un poco más tarde a su oficina, hicimos un levantamiento fotográfico de toda la situación que se presenta y ahora que ya se regresó a clases, va a ser muy complicado en algunas zonas, sobre todo esta zona del Eje 3 y Taxqueña, en el que atraviesan los niños, atraviesan las familias, atraviesan las personas mayores, se vuelve muy complicado.

Entonces, ante ese tipo de situaciones, cuál es la respuesta del gobierno, cuánto tiempo tiene que pasar y cómo se pueden organizar en la noche.

No hay luminarias en algunos lugares; en algunos lugares incluso se atoran los trailer para dar vuelta. Entendemos que éste es un asunto de planeación de la vialidad y si pasa esto, qué pasó con la planeación en todo caso de este tipo de situaciones, que ponen en riesgo tanto a los vecinos que viven ahí como aquellos que circulan por el propio y que creemos que es muy importante revisar.

Que nos puedan decir muy puntualmente, si no se van a construir estos puentes peatonales, entendíamos que había un acuerdo que se estaba trabajando, pero no se avanza, se pusieron las zapatas y no parece que se vayan a construir.

Ya en lo particular, en la parte de transporte, entendemos que hay pláticas con las rutas, que se están revisando una serie de problemáticas, pero también queremos que nos puedan decir puntualmente qué es lo que va a pasar cuando se cierren

estos cruces y cuáles son las alternativas que se pueden brindar tanto a la población como al transporte en este sentido.

Por mi parte sería en esta primera ronda unas precisiones que me gustaría que se pudieran hacer.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Secretario, el licenciado Raúl Armando Quintero, para dar respuesta a los cuestionamientos de los diputados.

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

El tema de Buenavista, como ustedes conocen, responde a un proyecto que tiene origen en el Estado de México y que va a tener como destino Buenavista, es una obra donde no participa en forma directa el Gobierno del Distrito Federal pero sí participamos en forma indirecta, toda vez que hay un conjunto de obras que se han impuesto como complementarias, que este desarrollo de Huehuetoca-Buenavista tiene que realizar.

Conocemos que tiene un rezago en su conjunto la obra y tenemos entendido, por lo que se nos ha platicado en forma personal y por lo que se ha declarado a medios de comunicación, que se está pensando que esta obra esté concluida a finales de marzo del próximo año, esto es lo que ha dicho el Gobierno del Estado de México.

Evidentemente para su inauguración tendrá necesariamente que haberse concluido el cumplimiento con las obras de mitigación que la SETRAVI y SEDUVI definieron como obligatorias al proyecto de este tren suburbano.

No quiero dejar sin comentar que el tema de la carga que se está previendo llegue a Buenavista, lo hemos señalado en anteriores ocasiones, es una carga mucho muy grande que en la actualidad, y si no se hacen otras obras complementarias a lo actualmente existente, se corre el riesgo de un colapso, de un congestionamiento absoluto en la región de Buenavista; se señala que podrían llegar doscientos mil usuarios diariamente y en un proceso de consolidación de entre dos y cinco años podría llegar a 350 mil usuarios diariamente que llegarían a

una zona que en este momento tiene como interconexión el Metrobús, que se encuentra en un nivel de saturación, y la siguiente parada del Metro colindante con Buenavista se encuentra aproximadamente a dos kilómetros.

Entonces, el tema de la conectividad de los usuarios del transporte suburbano que lleguen diariamente a Buenavista no está resuelto y no está al día de hoy todavía concretado un mecanismo que pueda resolver este tema, o sea es un asunto que tenemos pendiente el Estado de México y el Distrito Federal, y sería bueno que en las reuniones que afortunadamente de manera interparlamentaria entre el Congreso del Estado de México y la Asamblea Legislativa han iniciado sea un asunto que se toque, y esta Comisión es clave en este tema; o sea, subrayo que no está al día de hoy previsto la solución de la tremenda conflictividad que está por venirse en cuanto se inaugure si no se toman medidas urgentes para suplir ese vacío que hay ahora mismo en el tema de Buenavista, no es el tema principal pero aprovechamos ya que está tocado el asunto.

Segundo, la posibilidad de ver si va a haber un Metrobús en Zaragoza. Como ustedes saben, diputadas y diputados, diputada Rebeca, está en cuestión, está en desarrollo la Encuesta Origen-Destino, estamos ya en su parte conclusiva.

En el mes de octubre vamos a recibir el Distrito Federal y el Estado de México las conclusiones de la Encuesta Origen-Destino que está realizando el INEGI y esta Encuesta que será sin lugar a dudas la Biblia en materia de movilidad y de vialidad por más de una década a partir de que tengamos los resultados recientes, -no hay que olvidar que los actuales datos datan del 94-, entonces con esta Encuesta Origen-Destino vamos a poder con mucha claridad orientar las decisiones para no tomar medidas caprichosas o de ocurrencia, sino con base en las necesidades reales de la movilidad metropolitana tomar las decisiones de dónde debemos desarrollar las próximas 8 línea del Metrobús, toda vez que este año está resuelto, está en obras de la ampliación de Insurgentes y en próximas días vamos a dar la primera palabra para arrancar las obras en el Eje 4 Sur; o sea, muy próximamente se va a hacer el arranque de la obra de la segunda ruta del corredor del Eje 4 Sur.

Entonces, en este momento no tenemos resuelto lo de Zaragoza, pero sí puedo decirle que se está estudiando un conjunto de medidas de distinta naturaleza que nos permitan analizar cómo ayudamos a hacer más transitable, más rápida, más segura la calzada Ignacio Zaragoza.

Hay problemas de rutas, de más, de unidades irregulares, de más, hay problema de bases y sitios ilegalmente instalados en la calzada Zaragoza, alrededor de 35 ó 36 bases de sitio, cuando la Ley de Transporte y Vialidad prohíbe que allá bases y sitios en las avenidas primarias, faltan algunas adecuaciones viales, faltan algunos puentes peatonales que permita que la gente no cruza esa tremenda avenida, en fin, si vemos es una suma de medidas y acciones que son necesarias, todas ellas impactan en alguna medida, unas más unas menos, impactan a la situación que se vive en la mañana oriente-poniente y en la tarde noche poniente-oriente.

Entonces, estamos trabajando en este asunto y, bueno, son las dos cosas que tienen que ver con la calzada Zaragoza.

El tema de la preocupación peatonal. Quiero aprovechar, diputada Rebeca Parada la oportunidad para decirles que ya estamos trabajando junto con la Fundación Clinton la SETRAVI y SEDUVI para ubicar y de hecho ya tenemos los 350 puntos más conflictivos de la ciudad de México, ubicados estos 350 puntos más conflictivos de la ciudad de México, cosa que ya tenemos, hemos iniciado cómo podemos atacar la solución de estos problemas que son viales, pero nosotros queremos darle una visión de preocupación mayor en materia de cubrir y de proteger al peatón y quiero decirles que tenemos concluido ya el estudio, SEDUVI, la autoridad del Centro Histórico, la Fundación Clinton y SETRAVI para arrancar próximamente obras que faciliten la movilidad segura de los peatones en un punto que es de lo más peligrosos de la ciudad de México. para los peatones, que es Reforma y avenida Hidalgo.

Si ustedes ubican aquí ahorita imaginariamente en ese punto, ustedes van a identificar que cruzar del lado oriente de Reforma a la Iglesia, me parece que es de San Hipólito, es una aventura, es jugarse la vida, y está hablando uno de una Avenida extraordinaria, de una zona muy céntrica y que es uno de los puntos más

peligrosos para el peatón. Bueno tenemos ya el estudio realizado, realmente no lo traigo, lo hubiera aprovechado para traerlo, pero no era el tema principal, pero lo vamos a presentar en unos cuantos días porque es un estudio perfectamente bien hecho y las obras las vamos a empezar a hacer.

Bueno así vamos a trabajar en los 350 puntos más conflictivos de la Ciudad. ¿Cuánto tiempo nos va a llevar esto? Pues probablemente un periodo de 2007 al 2010.

Cada punto conflictivo requiere obras distintas con montos distintos y por tanto como es un acumulado histórico de las vialidades de la Ciudad, pues no se puede hacer en un solo acto ni siquiera en un solo año, sino estamos considerando que podemos resolver estas acciones en el periodo 2007-2010. Vamos a arrancar con este punto que es muy significativo en la Ciudad.

Y bueno no tenemos en SETRAVI los pormenores porque ustedes saben que se ha atorado el análisis de la Torre del Bicentenario, o sea que la política se sobrepuso a las condiciones analíticas del impacto económico, del impacto urbano, del impacto vial, que este proyecto puede traer.

Los datos que nosotros tenemos iniciales serían más favorables que desfavorables, en virtud de que es una región altamente conflictuada en materia vial. Para empezar está cerca de una zona donde no hay siquiera lateral del Periférico y entonces este proyecto permitiría abrir una vialidad, construir una vialidad que hoy no existe y, dos, permitiría darle estacionamiento seguro a todos los usuarios de Chapultepec los fines de semana.

Entonces son opiniones preliminares de un proyecto que está en condición preliminar. O sea no es una ninguna opinión conclusiva ni mucho menos de parte de SETRAVI, es con los elementos que tenemos de conocimiento es que tenemos esta opinión inicial.

Luego, lo que plantea el diputado Carlos Castilla, puentes, luminarias, semáforos. Miren, quiero decir una cosa, dar una opinión general y por lo que también comentaba el diputado Juan Carlos. Evidentemente no, digo vengo en calidad de Secretario de Transporte y Vialidad, pero me hago cargo que represento al

Gobierno de la Ciudad de México, y por tanto y porque conozco los proyectos y conozco la decisión y la voluntad de l Jefe de Gobierno, del licenciado Marcelo Ebrard, sí puedo asegurarles una cosa. No va a inaugurar el licenciado Marcelo Ebrard una sola obra, pequeña, mediana o grande que no esté ciento por ciento terminada. Subrayo, no va a inaugurar ningún tipo de obra, pequeña, mediana o grande que no esté ciento por ciento terminada. Si faltan puentes, si faltan luminarias, aunque ya esté lo fundamental de la obra que no son los puentes ni las luminarias, sino la vialidad, pero si faltan los puentes, las luminarias, los semáforos, no se va inaugurar la obra del Eje Troncal.

Cuando inaugure la obra del Eje Troncal el licenciado Marcelo Ebrard, puedo darles la seguridad de que estarán concluidas todas y cada una de las obras complementarias y satisfactorias que debe tener esta obra. Pero no sólo esta obra. Puedo decirles que en el caso de los dos proyectos del Metrobús, por ejemplo, implica un conjunto de obras accesorias, laterales, complementarias, que van a revisarse.

Pongo un ejemplo, en el Eje 4 hay 7 parques en los 21 kilómetros. Los 7 parques van a ser remodelados, van a ser regenerados para que sean espacios que complementan la obra de la movilidad y de la vialidad del corredor 2 en Metrobús ¿Por qué? Porque la visión del Jefe de Gobierno es que se hagan estas obras con la visión de recuperar el espacio urbano. Si no recuperamos el espacio urbano para la gente, estaríamos en un absurdo. No estamos pensando en que estas obras sean única y exclusivamente pensando en los automóviles, más estamos pensando en las personas.

Entonces, sí subrayo y les doy la certeza de que esta es una opinión que ha externado varias veces el jefe de gobierno en reuniones con el gabinete en su conjunto, con el gabinete de desarrollo sustentable que es en el que yo participo y por ello yo les puedo dar la seguridad de que el día que se inaugure la obra de Eje Troncal 3 Oriente, estarán terminadas al 100 por ciento todas estas obras que hoy entiendo en la medida que está el proyecto en curso, que la obra está en curso, lo cual tampoco justifica que traigamos rezagos y me hago cargo de llevar este

mensaje en forma inmediata, porque sí estoy claro que hay cosas que se pueden hacer, que se deben hacer ya sin espera a que se concluya la obra, estoy clarísimo después de leer el documento que funda el origen de la convocatoria y de oírlos a ustedes pues me parece que sí podemos en obras y algunas cosas, ni siquiera obras, sino servicios urbanos pueden atacar en forma inmediata, lo mismo que la Secretaría de Seguridad Pública lo que hace a la semaforización.

Entonces, yo ofrezco en forma inmediata, ya no les digo que el día hoy porque hay reuniones del metro, de metrobús y de RTP, Consejos de Administración, entonces tengo el día absolutamente cubierto, pero el día de mañana me comprometo a enviar una carta con este tema a Secretaría de Seguridad Pública, a Servicios Urbanos y a compartirle a mi compañero y amigo el ingeniero Jorge Arganis los temas que están aquí planteados, para que en lo que se pueda y se deba hacer ahora, pues se haga ahora, pero dejo el compromiso de que no va a hacerse ninguna inauguración con una obra inconclusa, no sólo en el Eje Troncal, sino en ninguna otra, según nos lo ha externado el Jefe de Gobierno todas las veces que hemos tocado estos temas.

Con eso mismo comentario lo del asunto de la previsión, vamos a estar atentos al conjunto del troncal, incluido la parte que ya se quedó atrás como obra concluida, vamos a revisarla para que efectivamente se encuentre bien, esta obra que es importantísima.

Yo soy defensor, faltó decir defensor intransigente de obras importantes en el norte y oriente de la ciudad, porque retomo por donde empecé. La ciudad de México ha concentrado los privilegios de todo tipo en el surponiente, donde están las universidades, los teatros, las mejores avenidas, las mejores zonas culturales, los hospitales en el sur y en el poniente.

¿Dónde tenemos las cosas que son más conflictivas? Central de Abastos, Central de Pescados, Reclusorios, tiraderos de basura, pocas vialidades en el nororiente, entonces esto es muy importante, yo sé que ustedes son diputados de esta Comisión y que están en eso, pero alguna vez estuve por aquí y entonces a mí me preocupa este asunto. Entonces, yo defiendo estos temas.

Hay alguna oposición vecinal, bueno, no hay ningún tipo de obra en la ciudad, ninguna, que no tenga oposición vecinal.

El otro día hubo un manifestando, bueno, no le hace, es una persona, que fue a un acto del jefe de gobierno con un cartelón en Iztapalapa oponiéndose a una alberca, imagínense, es una tontería, pero hubo una persona que considera que está mal que se haga una alberca en Iztapalapa; hay oposición a que se haga un hospital en Lindavista, hay oposición de distinto tipo a esta vialidad, el Eje 3, hay oposición a que se pueda concretar una inversión que no aparece todos los días de 660 millones de dólares en la Ciudad. O sea vean como cosas tan distintas como una alberca o un hospital, una vialidad o un proyecto como la Torre, todas tienen oposición, está documentado en los medios, aquí hay señoritas y jóvenes periodistas, que dan cuenta de esas oposiciones desde hace rato.

Entonces no se trata de decirle a los vecinos que no tienen razón. Con toda seguridad los vecinos tienen razones importantes. Qué es lo que el Gobierno que no puede ver la micro región que decía el diputado Beltrán, el Gobierno no puede basarse sólo con el criterio de la micro región, de la colonia, incluso a veces de una Delegación, sino del conjunto del interés general de la Ciudad.

Diría yo, el Gobierno tiene que poner la mayoría de razón. La mayoría de razón a veces puede ser contrapuesta a la razón más pequeña, no es que no haya razón, pero puede ser una razón más pequeña y en ese sentido es que pues teniendo, buscando, encontrar la mayoría de razón, es que los proyectos no deben detenerse. ¿Por qué? Porque nuestra Ciudad imagínense justamente el norte y el oriente pues no tienen ninguna otra vialidad importante.

La vialidad más importante cercana al norte y al oriente pues es Tlalpan, es una parte del Circuito Interior, Periférico y que está inconcluso. Pero un cruce de 35 kilómetros paralelo a Insurgentes, no lo hay.

Entonces bueno si coincido en que obviamente son cosas que no se pueden decretar, que no se deben imponer nunca. Que hay que hacer las mesas de trabajo, que hay que convencer, que esa mayoría de razón hay que ponerla en la mesa con argumentos y con convencimiento con los vecinos, oyendo lo que dicen

los vecinos y haciendo obras complementarias que satisfagan a los vecinos. En eso estoy absolutamente de acuerdo, pero no soy partidario de que se detengan ninguno de los proyectos, ni la alberca en Iztapalapa, ni la vialidad, ni el hospital y ni la Torre tampoco.

Diputado Juan Carlos Beltrán planteaba esto de los puentes. Miren, aquí es muy importante, SETRAVI no hace la planeación de los puentes; los puentes peatonales recaen en las Delegaciones y en la propia Secretaría de Obras. O sea si pueden en este caso las Delegaciones, bueno pues este Eje Troncal involucra en el caso del Distrito Federal a Gustavo A. Madero, a Venustiano Carranza, a Iztacalco, a Coyoacán, incluye de alguna manera hasta a Xochimilco.

Entonces las Delegaciones si pueden en su marco de competencia hacer propuestas y también hacer puentes. Entonces sí pueden ayudar la autoridad local en esto, y obviamente la Secretaría de Obras también puede aquí.

¿Qué es muy importante? Los puentes obviamente tienen, deben corresponder más a la demanda vecinal. No podemos decir técnicamente vamos a poner un puente peatonal cada 500 metros, porque puede darse una cosa absurda de que esté en lugares donde no necesariamente sea el cruce o no es el lugar que necesita la gente para pasar de un lugar a otro.

¿Dónde debe haber un puente peatonal? Donde la gente lo necesite. Si no hacemos un puente donde la gente lo necesita y lo pide, lo que vamos a hacer es un puente que como hay tantos en la Ciudad no son utilizados más que por la delincuencia.

Entonces creo que esta parte tenemos que atenderla oyendo a los vecinos. Creo que esa parte hay que resolverla de esa manera y obviamente pues supongo yo porque no me toca a mí esa parte, ahí sí soy puntual, supongo que la Secretaría de Obras y ahora que venga le ingeniero Arganiz, seguramente él dirá con información muy puntual y precisa lo que están pensando y en dónde están pensando con base en lo que han oído de los vecinos, de colocar estos puentes peatonales.

Ahora, ¿se van a realizar? Pues se van a realizar -insisto- algunos, no sé cuántos y en dónde, eso estará comentándose en la comparecencia del ingeniero Arganis.

Si se van a cerrar algunos pasos para la vialidad. Pues sí, esto es necesario para que precisamente podamos tener esta vialidad como una vialidad que permita una movilidad importante que es una característica que debe tener eje troncal.

El privilegio lo trae el corredor norte-sur o sur-norte. Entonces el movimiento regional otra vez, por supuesto puede que los vecinos de alrededor del Eje 3 dicen: “Es que ahora yo me voy a tener que dar unas vueltas”. Pues sí y hay que decirlo así sin pena y sin rubor.

Sí, por qué, porque estamos resolviendo un problema que involucra a miles y miles de personas que involucra problemas de movilidad de personas, movilidad de vehículos, de contaminación y todos estos elementos se consideran a la hora de tomar una decisión. Es difícil en el microcosmo vecinal tomar el conjunto de los elementos.

En ese sentido, sí pedimos comprensión: ¿Qué habría que hacer para que el asunto no sea gravoso para los vecinos? Bueno pues habría que escuchar cuál es la o las propuestas y evidentemente habría que atender a esas peticiones para poderlas concretar, no en oposición al proyecto, sino como complementación al proyecto y satisfacción a los vecinos en cada trama.

Si nosotros no tomamos esta decisión, el Estado de México y el Distrito Federal, pues imagínense el asunto no sería sólo en la calle de Campesinos o en el cruce de Los Puentes que están en curso, en La Virgen, en Las Bombas, en el Hueso o los anteriores, sino que podría imponerse esa lógica y entonces no habría una obra de esta dimensión que yo creo que a la ciudad le hace mucha falta.

Defiendo la obra no porque esencialmente nosotros la diseñamos, nosotros encontramos un diseño que a partir del 5 de diciembre nosotros nos tocó concluir, nos tocó afinar y mirando el conjunto de los elementos pues eso nos lleva a pensar que es esencialmente positivo.

Las alternativas con las rutas. No tenemos ningún acuerdo concluyente con ellas, estamos en una negociación, yo con mucho gusto alrededor de esta zona podría invitar al diputado Juan Carlos Beltrán, que es diputado por Iztapalapa, no sé si esté antes de esta región, eso no me interesaría mucho, sino que es diputado primero y además es de Iztapalapa, compartirle la base de lo que estamos construyendo de acuerdo con las rutas, para que escuchemos también la opinión del diputado o de los diputado, porque hay otros diputados de Iztapalapa que evidentemente no vayan, o sea no se vaya a generar por buscar otros problemas.

Entonces antes de amarrar un acuerdo con los transportistas le ofrezco, diputado Juan Carlos Beltrán, intercambiar la información, escuchar los puntos de vista y llegar a un acuerdo con los transportistas con una opinión favorable de ustedes y de los vecinos.

Serían mis comentarios.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario. En términos del formato, abrimos una segunda ronda de intervenciones. No sin antes dar cuenta que se ha integrado el diputado Alfredo Vinalay Mora, a quien le agradecemos su presencia.

Está pidiendo la palabra el diputado José Luis Morúa, a quien se la solicitamos en primer orden.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS MORÚA JASSO.- Gracias, diputado Presidente de la Comisión.

Hay 3 asuntos, Secretario, en especial que quisiera comentar y por supuesto que usted nos pudiera dar su punto de vista con la información que tiene como Secretario.

En primer lugar, sí preocupa, por supuesto, que una obra como el Eje Troncal Metropolitano esté dejando tanta obra inducida sin ejecutar, por supuesto que preocupa. Cuando se hace una obra de esta envergadura hay una afectación natural a todos los que habitan en la zona aledaña y hay una gran cantidad de obra inducida que es necesario que el gobierno se haga cargo, ahí no tendríamos vuelta de hoja.

Yo lo voy a contradecir, Secretario, en los puentes peatonales. Los puentes peatonales, discúlpeme pero no se pueden hacer donde la gente los pida, se tienen que hacer donde la gente lo solicite pero donde los estudios lo indiquen, porque si no, nos va a pasar algo que nos sucedía a algunos que hemos estado de funcionarios en las delegaciones, cuando los vecinos nos piden topes por todas partes y han convertido muchas colonias de la ciudad en prácticamente ciudades que luego las conocemos como topelandia, cruza uno una calle y tiene topes cada 20, 30, 50 metros, y los puentes peatonales tienen un trato distinto.

Se lo digo con todo respeto, pero debe haber un estudio y debemos de escuchar a la gente. En eso le doy toda la razón.

Por otro lado, hay una presentación que el día de ayer nos hizo la Secretaria del Medio Ambiente en torno al Plan Verde que fue presentado hoy por la mañana por el Jefe de Gobierno. Dentro de las 7 acciones que contempla el Plan Verde, entre ellas el suelo de conservación, la habitabilidad y el espacio público, el agua, la movilidad del aire, los residuos y el cambio climático y la energía, hay dos en especial que le competen a su Secretaría, lo que vendría siendo la parte del aire donde está el conteo de los contaminantes atmosféricos.

Pero en especial a mí me gustaría preguntarle sobre el tema 4 que presentó la Secretaria y hoy el Jefe de Gobierno, que es recuperar las vialidades para el transporte colectivo. Esa es la propuesta muy concreta que hace el Plan Verde.

La pregunta que le hicimos ayer a la Secretaria es, por supuesto antes de continuar, Secretario, no es el tema de la comparecencia pero sí nos gustaría escuchar su opinión, es un punto medular del Plan Verde: ¿Cómo mejoramos nuestras vialidades?.

Si ya la Secretaría tiene alguna propuesta que hable de tiempos, de acciones y de dineros para que esta Asamblea Legislativa en el marco de sus atribuciones y facultades pueda también poner la parte que le corresponde, que vendría siendo,

por ahí nos comentaban, la revisión del marco jurídico y la revisión de los recursos que se requerirían para ello.

Finalmente, como tercer asunto, Secretario, comentarle que hay una preocupación de aquellos diputados que formamos parte de las Comisiones de Hacienda y de Presupuesto y Cuenta Pública de la Asamblea. Hay dos declaraciones que acaba de hacer el Secretario de Obras que preocupan.

En la zona oriente de la ciudad, una de las entradas a la zona oriente de la ciudad es el Periférico, precisamente es adelante del Puente de Muyuguarda donde cruzaría el Eje Troncal Metropolitano, pero si nosotros seguimos todo Periférico nos vamos a encontrar 3 problemas graves, 4 problemas graves que habría que atender, el primero es Cuemanco, Cuemanco es un tapón que afecta a toda la vialidad y que llega inclusive en las mañanas hasta la Calzada Ermita Iztapalapa.

El segundo problema que tenemos es la Avenida Tláhuac.

El tercer problema que tenemos es el cruce con Benito Juárez y 5 de Mayo, donde hay que buscar una solución en ese lugar, que es terrible.

Un punto que está sobre la Vicente Guerrero, sobre el Periférico a la altura de la Vicente Guerrero, que es la vuelta a la izquierda del transporte eléctrico, del tranvía.

Esos 4 puntos son muy importantes para poder mejorar la vialidad del Periférico. Pero resulta que el día de ayer el Secretario de Obras hace una declaración donde dice que la obra que se requiere para resolver el problema en Cuemanco requiere un nuevo esquema de financiamiento y que va a promover con el Secretaría de Finanzas que pueda haber inversión privada para hacer ese proyecto; y hace una declaración adicional que dice que debe de ser un denominado PPS, como le llaman quienes se dedican a esto, que es un proyecto de pagos por servicios. Sí nos llama la atención porque decimos “este tipo de PPS es para cobrar un servicio”.

En esa parte, yo lo digo con todas sus letras, no estaríamos de acuerdo en cobrar por un servicio sobre el Periférico.

La segunda declaración que nos preocupa, y me sumo a la opinión del diputado Juan Carlos Beltrán, es lamentable que no esté el Secretario de Obras, hay algunas respuestas que nos hubiera gustado escuchar de su parte, el día de ayer vuelve a hacer otra declaración el Secretario de Obras donde dice que el Eje Troncal Metropolitano va a tener inversión privada. Sí nos gustaría, Secretario, con mucho respeto escuchar su opinión a este respecto.

La Comisión de Presupuesto ha pedido en varias ocasiones al Secretario de Finanzas se nos explique cuáles son esos esquemas privados de financiamiento, si se van a aplicar PPS, que es una variante de los PIDIREGAS, que tantos problemas han causado a la deuda en este país. No estaríamos de acuerdo en una implementación de este tipo, pero por supuesto que habría que valorarlos con mayor información, todavía es muy poca la información que se tiene en medios, yo creo que usted como Secretario debe tener más información al respecto.

Por sus respuestas, le agradezco Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Tiene la palabra el diputado Agustín Carlos Castilla.

EL C. DIPUTADO AGUSTÍN CARLOS CASTILLA MARROQUÍN.- Muchas gracias, diputado Presidente.

Señor Secretario, qué bueno que anuncie que no se inaugurará ninguna obra que no esté concluida, creo que es muy importante, sobre todo se refirió a las obras complementarias pero también creo que es importante mencionar que muchas de estas obras son tanto o quizá más necesarias durante el proceso de construcción de la propia obra, durante ese tiempo se requieren luminarias, se requieren puentes peatonales, se requiere brindar seguridad a los ciudadanos y creo que es importante que lo tomemos en cuenta.

Hace unos momentos decía que prácticamente todo proyecto genera oposición, pero sí sin duda hay de oposición a oposiciones. En ese sentido mencionaba que

en principio con los elementos con los que se cuenta, porque ha habido mucha especulación al respecto, ¿da su aval a la Torre del Bicentenario?.

Me llama mucho la atención ahora que compareció o que fue invitado a una reunión de trabajo en realidad el arquitecto Jorge Gamboa de Buen, que daba como un hecho el que Grupo DANOS fuera a realizar obras viales, daba por hecho la construcción de un estacionamiento por abajo del Bosque de Chapultepec.

En este sentido, quiero saber si ya hay un acuerdo con el Gobierno del Distrito Federal, si hay una autorización previa, a pesar de que el proyecto todavía formalmente no empieza, de parte de las autoridades, porque incluso nos enviaron un folleto publicitario en donde ya presumían de las obras viales que van a realizar para tratar de mitigar las afectaciones viales que un proyecto de esta naturaleza generaría, y presumen también de los cajones de estacionamiento que se destinarán a la población a partir de la construcción del mismo en el Bosque de Chapultepec, el estacionamiento subterráneo.

Otra pregunta. Hablan de que va a resolver un problema de estacionamiento para los usuarios del propio Bosque. ¿Si fuera así éste sería gratuito para la ciudadanía?

Gracias, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Agradecemos la integración del diputado Edgar Torres Baltazar, Secretario de esta Comisión a esta comparecencia.

¿Algún otro diputado desea hacer uso de la palabra integrante de esta Comisión? Entonces, tiene la palabra el diputado Juan Carlos Beltrán.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS BELTRÁN CORDERO.- Gracias, diputado Presidente. Señor Secretario, le agradecemos la invitación a esta discusión y reflexión sobre el asunto del transporte en esta zona, que creemos es muy importante definir estrategias de manera conjunta y poder platicar con la población.

Entendemos que hay muchos temas que rebasan la propia comparecencia y que se tendrán que abordar en su momento y en sus espacios también. Sí nos parece importante continuar un poco con esta reflexión de la discusión del Eje Troncal y como abordar algunas situaciones muy particulares.

Entendemos también que hay una razón mayor sobre razones menores, no creemos que la población incluso esté en oposición a este tipo de situaciones, incluso los vecinos de la zona se han sentado muchas veces con el Gobierno de la Ciudad para revisar las alternativas y las mejoras.

El problema que le vemos, y también creo que esa es una problemática que habría que abordar y entendemos el compromiso de que las obras se inaugurarán al cien por ciento cuando esté todo, pero no ha sido así y eso es lo que nos preocupa, y eso es en lo que queremos hacer énfasis.

Hay una serie de obras que se comprometieron, hay unas, que se tienen que hacer, que ya hay fechas que han sido vencidas de manera, en algunos momentos, por mucho tiempo y que no han sido atendidas y creemos que son importantes y de obras que se inauguraron, que están operando, los distribuidores que están en esta zona y que no se han atendido y que provocan una problemática muy grave con los vecinos, creemos que es importante abordarlas, agradecemos su compromiso, que entendemos de que de hoy en adelante estas situaciones no van a pasar, pero sí hay una serie de obras complementarias, una serie de acciones que son muy importantes y que creemos que tienen que abordarse de manera puntual.

Ustedes dieron el cuerpo de la comparecencia, el acuerdo que hay de una serie de problemáticas muy puntuales.

El asunto de los puentes, es una red primaria que corresponde a la Secretaría de Obras, hay un compromiso y hay una serie de situaciones, hay obras comenzadas pero están detenidas y eso es lo que nos parece muy preocupante, tenemos que abordar este asunto.

Le agradeceríamos que le pueda comentar al Secretario de Obras esta situación, insistimos, nos parece extraño que no esté, haremos las medidas correspondientes en su momento para señalar esta situación.

También, creemos que es muy importante, no tengo muy claro a quién le corresponde la parte de la señalización vial en estas zonas, pero sería importante que a quien le correspondiera pudiera señalar o hacer lo necesario para mejorar la señalización.

Les comentábamos que el día 28 de agosto, apenas el martes pasado se atoró un trailer en el puente que se está construyendo, en el paso peatonal que se está construyendo se atoró un trailer, no hay la señalización necesaria, creemos que es muy importante que se pueda hacer y que se puedan cumplir los compromisos.

Hay otras serie de situaciones que habrá que revisar, que van a afectar, ya el diputado Morúa señalaba toda esta problemática, que se va a compartir en su momento, el Eje 3 va a repercutir en Periférico por supuesto, va a repercutir sobre Ermita, va a repercutir sobre Taxqueña o está repercutiendo ya y, bueno ¿qué se va a hacer en todo esto; pero hay otra serie de proyctos que son muy importantes, que creemos que van a ayudarle a la ciudad, van a darle una dimensión diferente, y a esta zona en particular también, que ya lo señaló el señor Secretario el metrobús, las diferentes alternativas, pero también el metro y todo esto va a generar un serie de problemáticas.¿cómo abordarlos?, no porque la población pueda tener oposición, incluso puede tener consideraciones que podrían ser tomadas en cuenta aún cuando sean razones menores sobre la razón mayor que creemos que este es muy válido, pero que pudieran ser revisadas y que van a afectar en su momento, insistimos, en la parte de transporte, en la parte de la vida cotidiana entre los vecinos y lo que nos preocupa en este momento es que ya ha habido compromisos y no se han abordado y eso es lo que creemos que es fundamental, que están ahí, están pendientes y que si hay este compromiso de que no se vaya a inaugurar obra que no esté al 100 por ciento terminada, en este caso ya hay obras que están operando y tienen una problemática grave.

Por sus respuestas, muy amable, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Tiene la palabra el licenciado Raúl Armando Quintero Martínez para dar respuesta a las preguntas formuladas por los diputados. Adelante, Secretario.

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

Evidentemente tenemos la claridad que toda la obra inducida que necesite desarrollar el Gobierno del Distrito Federal para concretar cualquier obra, en este caso la del Eje Troncal Metropolitano pues la tenemos que realizar; eso nos queda clarísimo y estoy cierto de que yo sin tener los detalles, porque no soy parte operativa, pero esto cierto de que se debe hacer y se va a hacer.

Me parece que también es muy importante definir que en esta, a lo largo del Eje Troncal Metropolitano se ha venido desarrollando complementariamente a esta obra vial diversas acciones de tipo de recuperación de espacios, incluso de desarrollo social que tienen que ampliarse hasta la zona de Xochimilco y poderse concretar pues en el curso de tiempo que esté la obra, nada más refiero un hecho importante. los puentes en Fray Servando, a la altura de la Delegación Venustiano Carranza, permitieron en su momento que pues no era ni siquiera obra inducida, sino era obra social, la Unidad Kennedy fuera beneficiara de una remodelación y de diversas obras de mantenimiento y embellecimiento. O sea esta ha sido la visión con la que se ha estado atacando desde el lado del Distrito Federal esta parte y se va a mantener esa visión, ese compromiso.

Lo del Plan Verde, efectivamente hay pues varios temas que el día de hoy ha presentado el Jefe de Gobierno que tienen que ver con nosotros para recuperar en diversos sentidos el concepto de recuperar las vialidades. O sea el Jefe de Gobierno hoy habló de plantear 2 mil 600 bases y sitios de taxis para evitar que todos los taxis de la Ciudad que como ustedes saben somos la Ciudad que tiene más taxis en el mundo, tenemos 108 mil taxis legales y un número no definido de irregulares y todos circulan más o menos en promedio 12 horas al día consumiendo gasolina que es de un impacto de emisión de contaminantes extraordinariamente alto.

Hoy planteó la sustitución en un periodo 2007-2012 en un esquema en el que pudiéramos tratar de concretar a 2010, la sustitución de 20 mil micros, transformarlos en transporte moderno. Se ratifica el compromiso de las 10 rutas de Metrobús, de la Línea 12 del Metro, que vale la pena reiterar aquí como un hecho fundamental pues que va a recuperar vialidades, va a recuperar movilidad, va a recuperar disminución de tiempos en los traslados del domicilio al trabajo, del trabajo al domicilio; que va a disminuir significativamente la emisión de contaminantes y que entre estos dos proyectos hay la más grande inversión de toda América Latina en materia de transporte público.

Esto es muy importante porque luego se pierden las cosas y luego discutimos menudencia y lo grande, lo importante, el fondo, se deja intocable. La más grande inversión en transporte público en América Latina, ya no digo en México, lo va a hacer el Distrito Federal, que a diferencia de todos los países de América Latina que hacen proyectos y casi toda América Latina está metida ahorita en proyectos de transporte masivo, todos son proyectos federales.

El único lugar donde el proyecto no es federal y el único país donde el gobierno federal no está involucrado en la promoción de transporte masivo, es México y es la Ciudad de México. O sea este es un hecho muy importante.

Que cuando tengamos los 10 corredores de Metrobús, pues vamos a tener una disminución de transporte colectivo importante y habremos recuperado vía el confinamiento y la exclusividad para este transporte pues mayor velocidad en nuestras vialidades como lo muestra ya parcialmente el caso de Insurgentes.

¿También qué planteó hoy el Jefe de Gobierno? Un compromiso para que se pueda regenerar el tema de los Cetram, de los paraderos y de manera muy importante, hacer concreto el hacer obligatorio el transporte escolar, no como un asunto de lujo o como una cuestión de ocurrencia o peor, caprichosa, sino como un asunto sumamente importante.

Hay colonias, hay regiones de la Ciudad de México que tienen un gravísimo problema de vialidad, por tanto de movilidad, por tanto de contaminación ambiental, producto de la enorme cantidad de vehículos que llegan a estas zonas

inundadas de colegios particulares y que se utilizan el vehículo particular como el modo principal para llegar a ellos.

Hemos señalado Lindavista, hemos señalado la Colonia del Valle, hemos señalado la Colonia de San Angel, recientemente un medio ha destacado Cuajimalpa, pero qué es lo que ya no debemos de hacer, fíjense, a propósito de Cuajimalpa, ya le van a dar en la torre al a glorieta, porque la cultura que traemos es la del privilegio para el automóvil, aún a costa de áreas verdes, aún a costa del espacio del peatón.

Pues no, en lugar de que se acabe con la glorieta allá en Cuajimalpa como ya vimos el día de hoy que ya empezaron rápidamente, pues la glorieta con su área verde podría permanecer si no llegan cientos de vehículos a un colegio, sólo a un colegio. Entonces esta es la reflexión que está detrás de todas estas propuestas que se están viendo.

¿Qué otra cosa se está trabajando para el tema de recuperar las vialidades? Pues revisar las características como trabaja el transporte de carga. Todos los días entran de manera desordenada por todas las vialidades, por todas las horas, rumbo a todos lados, 150 mil transportes de carga.

Eso ya no puede seguir así. Tenemos en SETRAVI una propuesta que ha realizado el Instituto de la UNAM, una investigación muy seria, muy detallada, de carácter metropolitano y entonces ese estudio nos ha dado algunos elementos que con base en ellos estamos trabajando una propuesta que se ha rezagado porque queremos hacerlo con acuerdo, con consenso, con la CANACO, con CANACAR, de manera muy importante.

No queremos actuar solo unilateralmente, pero sí estamos conscientes que el gobierno es gobierno, que han sido las autoridades electas para gobernar y transformar nuestras condiciones existentes en mejores y que por tanto en última instancia, si tiene que tomar decisiones, las va a tomar. Partiendo de esa claridad, estamos en la etapa previa de un consenso que ya lleva varios meses.

¿Por qué? 3 datos que resultan importantes para que ustedes vean 3 probables acuerdos que tienen que ver con las vialidades.

1.- El estudio dice muchas cosas, es un estudio muy grande que si ustedes tienen interés, podríamos proporcionarles una copia al Presidente y que él les distribuya. No les ofrezco yo darles copia porque la SETRAVI es una secretaría es muy pobre, no tiene recursos; pero ustedes en la Asamblea sí tienen muchos recursos por cierto, más que nunca.

¿Qué dice el estudio? 3 datos. La zona metropolitana concentra 20 regiones, no son las únicas, son las principales de carácter comercial, 20 zonas comerciales principales en la zona metropolitana; 76 vialidades conducen a esas 20 zonas

En este momento el acuerdo que se firmó en 95 de carácter voluntario pues no opera, como fue un acuerdo voluntario pues nadie lo respeta, por eso es que vemos los tremendos accidentes y lo que ya señalé.

¿En qué estamos trabajando en la SETRAVI con la CANACO, con la CANACAR? Tres propuestas diferentes que no son sencillas cada una de ellas.

Primero, definir qué productos, qué mercancías y qué animales pueden circular por todas las vialidades todos los días y a todas horas. Hay que hacer un catálogo detallado de productos, mercancías y animales, vivos o muertos.

Dos, qué productos, mercancías y/o animales podrían circular por las vialidades de la ciudad, solamente en algunas vialidades, en algún horario y eventualmente algunos días a la semana.

Tres, qué productos, mercancías y/o animales deberían solamente obligatoriamente moverse por la ciudad exclusivamente en la noche.

Entonces cada uno de estos rubros requiere un catálogo que no está siendo sencillo de definir porque estamos hablando del conjunto de la economía de la zona metropolitana, o sea, estamos hablando de la economía, del corazón de la economía de México.

Entonces no se puede jugar, no podemos tener ocurrencias, caprichos, alrededor de la toma de decisiones de este tema, pero sí vamos a tomar decisiones. Esto quiero que quede muy claro.

Estamos en la etapa de consenso, ya lleva varios meses esta construcción de consenso y estamos dándonos el espacio a finales de este año para que ojalá podamos llegar a un consenso generalizado.

En caso contrario, el Gobierno del Distrito Federal tomará las medidas que tenga que tomar para que haya un orden que hoy no existe y que afecta de manera grave con mucha frecuencia a la ciudad.

Cada que se voltea un trailer en alguna de las avenidas de acceso al Distrito Federal o en Viaducto o en Periférico, en Avenida 100 Metros o en otras, en el Eje 5 Oriente, etcétera, son 3 horas de gravísimos problemas que impactan a miles y miles de personas.

Entonces también se está trabajando en este asunto.

No conozco la declaración, diputado Jasso, del ingeniero Arganis acerca del PPS para hacer obras en el Periférico Sur, no lo conozco. Conozco la figura, porque es una figura económica.

No conozco el tema, tendría yo que saber de qué está hablando. Entonces como no sé, pues para qué digo que sí, que mi abuelita pedalea bien si ya se murió. Prefiero conocer la propuesta y sobre la propuesta opinar.

Conozco la figura del PPS y es una figura económica, de inversión pública o privada; y no es por cierto la mejor, pero no la conozco, no conozco la propuesta. Entonces no quisiera opinar sobre ese asunto que no conozco.

Lo que planteó el diputado Castilla, vuelvo a insistir en que lo que nosotros vamos a procurar es garantizar, no estoy yo diciendo aquí de mi ronco pecho el compromiso de que vamos a cumplir en que cuando se inaugure una obra será al cien por ciento, sino es un opinión reiterada que el Jefe de Gobierno ha hecho y

los ocho meses, para no hablar de más, que lleva gobernando el Jefe de Gobierno todo indica que lo que dice lo cumple.

Entonces, yo estoy cierto de que el Eje Troncal Metropolitano se inaugurará sólo cuando esté al cien por ciento concluido, incluidas las obras inducidas y las obras complementarias de puentes, de señalización que le corresponde a SEDUVI, de semaforización que le corresponde a la Secretaría de Seguridad Pública, de mantenimiento de las áreas verdes que corresponde a Servicios Urbanos, estoy absolutamente seguro de que así será y además voy a transmitirle también al mismo la preocupación de ustedes esta mañana, además de cumplir el compromiso que hice en mi intervención anterior de mandar una carta, que tendrán copia ustedes, a los funcionarios involucrados en los temas de preocupación puntual, le comenté al propio Jefe de Gobierno estas preocupaciones.

Evidentemente sobre el asunto de la Torre de Chapultepec no hay ningún acuerdo, menos con nosotros, ese es un proyecto que se presentó, tiene la virtud de que se puso en la mesa, que abre una polémica en la que hay que preocuparnos de que la polémica sea en función de las bondades o no del proyecto, no de la política o peor de la politiquería, que eso es lo único que no le hace bien a la ciudad, entonces discutir en sus méritos o en sus debilidades el proyecto.

Yo subrayé que no tenemos una opinión definida porque no tenemos el documento, la propuesta concreta de esta torre, porque no lo vamos a tener si no ustedes, justamente esta Comisión, autoriza que en función de las bondades que en sí trae ese proyecto pueda ser viable o no, si ustedes dicen que no ya nunca llegó a la SETRAVI, si ustedes dicen que sí llegará a SETRAVI y SETRAVI hará su trabajo alrededor de la imposición de criterios, de impuestos y acciones de carácter vial como nos corresponde alrededor de cualquier proyecto, y esta torre no sería la excepción y no tendría ninguna consideración de ningún tipo que no fuera el que cumpliera con los correspondientes compromisos que se impusieran

en materia del artículo 319 que establece el Código Financiero para poder hacer obras complementarias en materia de vialidad.

Concluyo ya muy rápidamente diciendo, con el diputado Juan Carlos Beltrán. Estamos de acuerdo, insisto, las obras inducidas las vamos a hacer, se están haciendo y lo que falta me parece a mí muy bien que ustedes como diputados estén atentos y al día de que faltan cosas y que se haga.

Comento también, agregar, a los funcionarios que les transmitiré señalamientos de ustedes, al arquitecto Arturo Aispuro a propósito de la señalización de las vialidades aquí sobre el Eje Troncal Metropolitano para que se puedan mandar a hacer y se coloquen a la mayor brevedad posible. Es un tema que traemos ahí en toda la ciudad, hay que acelerar una mejor y más amplia señalización en la ciudad, pero por lo pronto que cubramos la del Eje Troncal Metropolitano se lo voy a comentar al arquitecto Arturo Aispuro.

Son todos mis comentarios, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, licenciado Raúl Armando Quintero, Secretario de Transporte y Vialidad.

En torno al formato aprobado por esta Comisión tienen el uso de la palabra los diputados que así deseen hacerlo para hacer un comentario final hasta por 3 minutos. Diputada Nancy Cárdenas.

LA C. DIPUTADA NANCY CÁRDENAS SÁNCHEZ.- Aunque suene reiterativo, Secretario Armando Quintero, sí quiero mencionar que el lunes pasado estuvimos en un recorrido con el Secretario de Obras, el ingeniero Arganis, tuvo la amabilidad de invitarnos, entiendo yo a diversos diputado, bueno, y en el caso particular lo acompañé.

Quiero hacer extensivo este comentario, bueno, ya que va a llevar nuestros mensajes, pues que ese acompañamiento que hicimos de parte nuestro al Secretario no suple de ninguna manera esta comparecencia, creo que ni fue ni el fondo, ni fue la forma en el que se desarrolló ese recorrido el lunes pasado y, bueno, yo creo que sí cabe reiterar que es una falta de respeto a este Poder Legislativo y creo que, bueno, no abona en nada. Puedo entender de parte del diputado Presidente de esta Comisión que se pospuso esta visita del ingeniero Arganis pero, bueno, creo que cuando uno, en lo particular hizo ese

acompañamiento de buena fe, creo que también debe de haber correspondencia en el sentido de que queremos colaborar y participar de los proyectos del Gobierno del Distrito Federal pero, bueno, creo que esto no dejada bien parado al ingeniero Arganis.

En segundo lugar, Secretario Armando Quintero, creo que usted hizo un comentario de que va a ser defensor a ultranza de la obra que beneficie a los sectores de la población de esta ciudad que menos ha tenido acciones de gobierno, bueno, sí estoy de acuerdo con usted, pero siempre y cuando guardemos o guarden ustedes una lógica, una congruencia de acuerdo a lo que nos están presentando a nosotros como diputados y a la ciudadanía en general en el marco del Plan Verde.

El Plan Verde dice que se van a crear o que se vana utilizar las distintas figuras de protección de los suelos de conservación, llámese aérea natural protegida, por decir un ejemplo.

La Secretaria nos mencionó más o menos 4 figuras de protección y nos mencionó la meta del Plan Verde para proteger el suelo de conservación pero, bueno, eso tiene que ir en congruencia de la planeación de la obra en esta ciudad y yo creo que así también considerando el ejemplo de la Torre del Bicentenario si no cumple la congruencia que el Plan Verde está proponiendo, pues creo que la responsabilidad de ustedes como gobierno y de nosotros como legislativo la estaremos ejerciendo.

Es cuanto.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada.

Tiene la palabra el diputado José Luis Morúa Jasso para dar su mensaje final hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO JOSÉ LUIS MORÚA JASSO.- Gracias, diputado.

Yo solamente comentar, Secretario, dos cosas. Una de ellas cuando usted habla del transporte de carga le damos la razón, es un rubro que es muy importante en la ciudad reordenarlo, porque hay algo, poniéndolo como ejemplo del desorden que hay en el transporte público hay algo que nos parece inconcebible.

En una ciudad como la nuestra, donde cuidamos lo más que podemos nuestros monumentos históricos es inconcebible que pasen trailers a un lado del Palacio de Bellas Artes, es una de las cosas que debemos de corregir.

El otro asunto, Secretario, en el Plan Verde yo comentaba hace un momento que nos parece un Plan muy completo, se lo comentamos ayer a la Secretaria del Medio Ambiente, nos parece un Plan muy ambicioso y la opinión que tienen ustedes en el Ejecutivo es de que es un Plan viable; pero esa viabilidad necesitamos revisarla en detalle, en acciones y en una calendarización muy precisa de recursos, necesitamos entrar a esa otra etapa, la propuesta ya está ahí, la propuesta nos parece de lo más importante que se ha hecho, nos parece que la Asamblea Legislativa tenemos que apoyarla y tenemos que aterrizarla conjuntamente con ustedes porque hay que asignarle pues pesos, porque sin pesos no la vamos a poder ejecutar.

Hay una propuesta que estamos trabajando en la Comisión de Presupuesto, también se lo informo diputado Presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, hay una propuesta que estamos trabajando en la Comisión de Presupuesto en el sentido de hacer un pequeño giro este año a la revisión presupuestal.

Queremos hacer una serie de reuniones en Comisiones Unidas con Presupuesto y algunos Secretarios, en donde podamos revisar con mucho detalle los pesos, los programas y podamos hacer un presupuesto a final de año lo más completo posible.

En el caso de la Secretaría que usted encabeza, únicamente vamos a definir con el diputado Edy Ortiz y con el diputado Presidente de la Comisión de Transporte si la hacemos con una Comisión o la hacemos con otra, estaríamos programándolas allá por el mes de octubre, a finales del mes de octubre y hacer una revisión muy exhaustiva de las necesidades de la Secretaría, pero fundamentalmente ponerle tiempos, ponerle plazos, ponerle recursos a este importante Plan Verde que se acaba de anunciar.

Esa sería mi intervención, gracias diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Para que ahora sí tenga dinero, ¿no?

Tiene el uso de la palabra el diputado Juan Carlos Beltrán, para su mensaje final, hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS BELTRAN.- Le agradezco diputado Presidente.

Igual, parece reiterativo, pero sí es importante señalar la ausencia del Secretario de Obras y también la falta de cumplimiento de algunos compromisos que se han hecho alrededor del proyecto de este Eje Troncal, que tendría que haber sido ya satisfecho desde hace rato.

En próximos días subiremos a la Permanente un extrañamiento tanto por la ausencia del Secretario de Obras como por estas problemáticas muy puntuales.

Agradecemos la atención del Secretario de Transporte, le agradecemos su presencia, le agradecemos mucho de los planteamientos que hace, y le agradecemos que pueda informar a los demás Secretarios de las problemáticas que estamos observando y valdría la pena darle seguimiento y armar una mesa de trabajo ya más puntual sobre toda una serie de problemáticas que se están dando, que tendremos que revisar.

El diputado Castilla Marroquín señalaba ya algunas de las problemáticas. Creemos que los vecinos no se van a oponer por oponerse a este tipo de acciones, sino más bien van a reclamar ser atendidos en las problemáticas muy particulares que sí les afecta la vida cotidiana, tanto los vecinos como los transportistas, como todos los ciudadanos en general organizados o no organizados pueden tener este tipo de situaciones.

Le agradecemos su intervención. Insistimos en que hay que atender este asunto en general y bueno hay otras problemáticas que se irán abordando más adelante.

Muchas gracias señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado. ¿Algún otro diputado?

Bien, pues agradecemos la presencia del licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, por haber comparecido ante esta Comisión.

Nos está solicitando el uso del micrófono para hacer un comentario final.

EL LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Perdón, un segundito, porque no quisiera irme sin ser solidario con mi compañero de gabinete, el ingeniero Arganiz, pedirles a ustedes un poco de comprensión. El ingeniero Arganiz, producto de la tremenda cantidad de obras que están impulsándose en la Ciudad pues el día de hoy fue requerido por el Jefe de Gobierno. Entonces él va a venir con ustedes, yo creo que no es por una desatención ni por ganas de agraviar ni mucho menos a los diputados y a esta Comisión que es clave en el asunto, sino que por esta razón de que él es quizás el Secretario que tiene graves responsabilidades en el manejo de los tiempos y de los dineros porque los dineros se tienen que aplicar en tiempos muy definidos, y la cantidad de grandes obras que tiene la Ciudad, afortunadamente son muchas, entonces creo que ese es un elemento que espero que ustedes lo tomen como una atenuante y ya él en su momento personalmente seguramente va a hacerles algún comentario. Pero que no quede un sabor de que fue una desatención, sino más bien una necesidad lo que hizo que no viniera hoy el ingeniero.

Muchas gracias y buenos días.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias.

