

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
PRIMER AÑO DE EJERCICIO

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA DE LA SESIÓN ORDINARIA
CELEBRADA EL DÍA 7 DE OCTUBRE DE 2008
(Vespertina)

Presidencia del C. diputado Carlos Alberto Flores Gutiérrez

(14:00 horas)

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO CARLOS ALBERTO FLORES GUTIÉRREZ.-

Se instruye a la Secretaría dar cuenta del número de diputados que han registrado su asistencia a efecto de verificar si existe el quórum legal requerido para iniciar la presente sesión.

LA C. SECRETARIA DIPUTADA ANA ESTELA AGUIRRE Y JUÁREZ.-

Diputado Presidente, hay una asistencia de 54 diputados. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la sesión.

Proceda la Secretaría a preguntar a la Asamblea en votación económica si es de dispensarse la lectura del orden del día, toda vez que ésta se encuentra en las pantallas de cada diputado en el apartado de Gaceta Parlamentaria.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia, se pregunta a la Asamblea si es de dispensarse la lectura del orden del día. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Los que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Dispenda la lectura, diputado Presidente.

(Se inserta el Orden del Día)

Sesión ordinaria. 7 de octubre de 2009.

1.- Lista de asistencia.

2.- Lectura del orden del día.

3.- Lectura y en su caso aprobación del acta de la sesión anterior.

Comparecencia

4.- Comparecencia del licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Secretaria. En consecuencia esta Presidencia deja constancia que el orden del día cuenta con 4 puntos.

Se solicita a la Secretaría dar cuenta a la Asamblea con el acta de la sesión anterior.

LA C. SECRETARIA.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que ha sido distribuida el acta de referencia a los coordinadores de los grupos parlamentarios en los términos del artículo 106 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, por lo que se solicita su autorización para preguntar al pleno si es de aprobarse.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante diputada.

LA C. SECRETARIA.- Está a consideración el acta.

No habiendo quién haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse el acta de referencia. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Los que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Aprobada el acta, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada Secretaria. Como siguiente punto del orden del día y de conformidad con lo establecido en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 10 fracción XX de la Ley

Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 147 del Reglamento para su Gobierno Interior y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el pleno el 24 de septiembre del año en curso, en la presente sesión se llevará a cabo la comparecencia del licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Para tal efecto y para acompañar al interior del recinto al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, se designan en comisión de cortesía a los siguientes diputados: diputado Norberto Solís Cruz, diputado José Alberto Benavides Castañeda, diputado Leobardo Urbina Mosqueda, diputado Federico Manzo Sarquis, diputado Héctor Guijosa Mora, diputado Fernando Cuellar Reyes. Se solicita a la comisión cumpla su cometido.

(La comisión cumple su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, da la más cordial bienvenida al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Asimismo, se agradece su presencia en esta sesión de todos los distinguidos invitados que hoy nos honran con su presencia, incluyendo a los ex diputados de la III Legislatura que aquí están presentes.

En términos de lo dispuesto por el punto cuarto del acuerdo de la Comisión aprobado por el Pleno, harán uso de la palabra para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, hasta por 10 minutos, los siguientes diputados y diputadas: Diputado Norberto Ascencio Solís Cruz, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado José Alberto Benavides Castañeda, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; diputado Leobardo Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Federico Manzo Sarquis, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, y diputado Héctor Guijosa Mora, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Norberto Ascencio Solís Cruz, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. DIPUTADO NORBERTO ASCENCIO SOLÍS CRUZ.- Con su permiso, diputado Presidente.

Licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, bienvenido a este Recinto Legislativo.

Diputados y diputadas:

El transporte público hoy en día es parte esencial de la Ciudad pues constituye un medio que disminuye la contaminación y permite el desplazamiento de millones de personas en breves tiempos. Una metrópoli que se precie de serlo, debe de tener un transporte a la altura de cualquier metrópoli del mundo, debe ser seguro, digno y ágil para que realmente sea benéfico, pues de no cumplirse se sumará al resto de los problemas que padecen los habitantes de esta Ciudad.

Reconocemos las acciones que se han tomado para mejorarlo y modernizarlo, pues mantener una vialidad aceptable y un sistema de transporte público eficiente en una gran Ciudad como es la nuestra, es sin duda un gran reto. Las dificultades, lo sabemos, son enormes; sin embargo, nos parece que es de los rubros en los cuales más ha sobresalido la actual administración.

Somos sabedores del importante esfuerzo que se ha hecho para mejorar sus sistemas de transporte, ejemplo de esto es la Línea 2 del Metrobús, el Corredor Reforma del Transporte Público, el Corredor Cero Emisiones, la terminación de 5 pasos a desnivel, la carpeta de concreto hidráulico, la terminación a inauguración de la obra vial del Corredor Constituyentes, así como de diversas obras asociadas.

Por otra parte, señor Secretario, es preocupante para toda la ciudadanía el tener qué utilizar en las condiciones en que se encuentran los paraderos ubicados en las terminales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en los cuales reina una total anarquía, no hay autoridad, no sabemos cuánto es el ingreso recolectado, el uso indebido de andenes por comerciantes ambulantes que muchas veces obligan al ciudadano a transitar por las áreas de circulación vehicular poniendo en riesgo su integridad.

Señor Secretario, ¿por qué de manera paradójica las superficies de rodamiento de las unidades vehiculares está totalmente destrozada, los baches se

encuentran por todas partes, la falta de mantenimiento incluye al sistema de alumbrado, alcantarillado y mobiliario urbano, fomentando con el desconcierto la delincuencia en estas zonas? Es por ello que solicito a nombre de la ciudadanía le ponga mayor atención en estos puntos.

Por otro lado valoramos la importancia que implica la construcción de la Línea 12 del Metro, pero de igual manera debemos de respetar las leyes y derechos de terceros, aún cuando implique un progreso para la Ciudad.

La apertura de nuevas rutas de microbús han beneficiado sustancialmente a grandes núcleos de la población, aunque es de hacer notar que también ha generado un serio problema al correr por las vialidades que evidentemente no eran adecuadas para este tipo de servicio. El Eje 4 Xola es un claro ejemplo en el cual cotidianamente se han producido accidentes, pero reitero el esfuerzo es de reconocerse.

Por otra parte en una acción plenamente alabada por la ciudadanía se ha retirado de vialidades principales las rutas de microbuses sacrificadas y con mucha razón y es éste un punto en el cual el Partido Verde expresa la necesidad de que al servicio público de transporte colectivo se someta efectivamente a la normatividad vigente. Se debe de combatir con mano dura a los llamados microbuses que al amparo del poder actúan con total arbitrariedad y no respetan ningún tipo de señalamientos, poniendo al día en riesgo a los usuarios.

Nadie puede explicarse cómo es que aprueban la famosa revista vehicular unidades que evidentemente jamás podrían hacerlo de una manera honesta; vehículos inservibles y contaminantes siguen circulando por la Ciudad. Esto nos lleva a solicitarle, señor Secretario, a poner más atención no sólo en las revistas que reitero inexplicablemente pasan esas unidades, sino también a coordinarse con la Secretaría de Seguridad Pública para detener en circulación a los microbuses que no cumplen con la normatividad y sean retirados de inmediato.

Señor Secretario, de la misma forma en que le reconocemos los logros de su administración, le pedimos actuar de manera contundente con los taxis pirata que siguen circulando con la mayor arbitrariedad por la Ciudad.

Reconocemos que los programas implementados han mejorado sustancialmente la oferta de este servicio, pero le pedimos que la considere dentro de sus prioridades, pues sólo han servido al clientelismo político y aumentar la inseguridad en que vivimos, ya que en esas ocasiones se convierten en medios de asalto utilizados por la delincuencia.

Señor Secretario, ha demostrado que existe voluntad por incorporar a la Ciudad de México sistemas sustentables que beneficien la calidad del aire de nuestro Valle de México. Lo invitamos a continuar incorporando vehículos con sistemas impulsados por electricidad, como el Cero Emisiones, a través de la sustitución paulatina del transporte público convencional.

Sin embargo existe un severo problema en la forma en que operan los llamados bicitaxis. No existe un registro de los prestadores de este servicio, no hay tarifa establecida ni rutas obligatorias que garanticen la seguridad de los usuarios, no cuentan con elementos básicos de protección para circular, como espejos o luces y en ocasiones los operadores de estos vehículos conducen en estado de ebriedad o son menores de edad, por lo que adelantamos que presentaremos una iniciativa de reformas que regularice a este tipo de vehículos que sin duda valoramos su introducción y uso, pero consideramos que su regularización nos permitirá contar con verdaderos medios de transporte sustentables y seguros.

Le reitera nuestro Partido el reconocimiento al camino andado en el entendido de que el camino aún es largo. Cuenta usted con nuestro apoyo para que la ciudadanía de esta nuestra querida Capital del País cuente con un servicio de transporte verdaderamente más eficiente y regulado, debidamente con transparencia.

Señor Secretario, lo exhortamos a que ponga un alto a la corrupción, a la irregularidad y arbitrariedad en que en ocasiones es ejercido el servicio concesionado. Con un buen transporte público los tiempos en los trayectos se reducen, la eficiencia en el trabajo aumenta y sobre todo la calidad de vida mejora.

Muchas gracias. Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado José Alberto Benavides Castañeda, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO JOSE ALBERTO BENAVIDES CASTAÑEDA.- Con su venia, diputado Presidente.

Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, sea usted bienvenido a esta Soberanía.

Compañeras y compañeros diputados:

La Secretaría de Transporte y Vialidad es la institución encargada de formular y conducir el desarrollo integral del transporte público y privado, así como planear y operar las vialidades en el Distrito Federal.

El transporte y las vialidades son las venas que dan vida a esta Ciudad y su área metropolitana, en la que diariamente se desplazan 17.9 millones de habitantes.

La organización del transporte público bajo el esquema hombre-camión quedó rebasada por el crecimiento de la Ciudad, además de que presenta problemas como la competencia por el pasaje, el nulo mantenimiento a las unidades, la falta de capacitación de los choferes y el deterioro del medio ambiente.

Ante esta problemática, la actual administración ha impulsado el establecimiento de sistemas de transporte público colectivo con la intención de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera, acortar el tiempo de traslado, disminuir los accidentes viales y mejorar la seguridad del pasajero. Un ejemplo de lo anterior, es la ampliación del Sistema Metrobús. En el mismo sentido, la construcción de la línea 12 del Metro que se estima, tendrá capacidad para transportar diariamente 450 mil pasajeros en el tramo de Tláhuac-Mixcoac. Sin embargo, señor Secretario, falta mucho por hacer.

Es preocupante que a pesar de conocer el rumbo que debemos de seguir, más del 50 por ciento de la demanda sea atendida por unidades de microbuses, las cuales en la mayoría de los casos, han excedido su vida útil y representan riesgo para los usuarios. Aunado a la falta de capacidad de los Sistemas de Transporte Colectivo Metro y Metrobús para atender la demanda de los

usuarios, no se cumple con las normas del Sistema de Transporte en la Ciudad.

Por ejemplo. En la Línea 2 del Metrobús, que pasa sobre el Eje 4 Sur, observamos microbuses que circulan a un lado de los autobuses articulados, además en las Líneas del Metro se observa cómo los vendedores ambulantes recorren los vagones ofreciendo sus productos con la complicidad de las autoridades. Este no es el servicio de Transporte que demanda la Ciudad. Es necesario que cada gran proyecto sea acompañado con las medidas necesarias para asegurar su éxito. ¿Cómo podemos incentivar a la población a que deje su vehículo y utilice el Transporte Colectivo, si no les proporcionamos espacios públicos en dónde dejarlos?

El grupo parlamentario del Partido del Trabajo propondrá en este Recinto Legislativo, iniciativas de ley enfocada a aprovechar al máximo los proyectos de transporte. Es necesario que cada estación de Metro y Metrobús cuente con biciestacionamientos en los cuales los usuarios puedan dejar con seguridad su bicicleta.

De la misma manera, se debe de contar con estacionamientos en las principales terminales de Metro y Metrobús para incentivar a los automovilistas a dejar su automóvil estacionado en la periferia y usar el transporte colectivo, aliviando con esta acción a la ciudad de congestionamiento vial y de la emisión de contaminantes.

La ciudad necesita que la bicicleta sea un verdadero medio de transporte. Para esto se requiere que las ciclovías sean una alternativa segura y eficiente que sea apoyada por señalamientos claros y el respeto de los automovilistas.

Se necesita crear una cultura vial de respeto a los peatones y ciclistas si queremos asemejarnos a las grandes ciudades del mundo.

Es importante que los microbuses en la ciudad sean un verdadero complemento de la Red de Transporte Colectivo en todas sus modalidades y que cuenten con unidades limpias y en buen estado y que sólo alimenten las vías primarias de esta ciudad, no que las saturen.

Esto sólo se puede lograr con capacitación constante a los operadores de los microbuses y mediante el apoyo en el cambio de unidades. No puede utilizarse a los microbuses como medio de transporte principal.

El crecimiento de la ciudad no permite continuar con ese modo de transporte, el usuario debe de contar con microbuses en buen estado en la periferia.

Un gobierno de izquierda debe de apoyar a la población con un precio por pasaje que permita desplazarse por la ciudad sin que sea un gasto que dañe la economía familiar.

No olvidemos, señor Secretario, que tener un precio bajo en el pasaje de transporte colectivo es un apoyo a la economía de los más necesitados y nunca, repito, nunca deberá ser una excusa para dar un mal servicio o descuidar el mantenimiento de las unidades y estaciones.

Señor Secretario, vigilaremos desde este Recinto para asegurarnos que se cumpla con la realización del Programa Integral del Transporte, el cual deberá modernizar la forma en que se transportan los habitantes de esta ciudad y brindar soluciones a la problemática que enfrentan todos los días al salir de sus casas.

Las soluciones deberán de tomar en cuenta la realidad de las personas que transportan. Todas las personas de esta ciudad merecen un transporte digno y éste deberá de brindarse con tarifas que demuestren que éste es un gobierno de izquierda.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Tiene el uso de la Tribuna, hasta por 10 minutos, el diputado Leobardo Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- Con su venia, señor Presidente.

Respetables compañeros diputados de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, amigas y amigos todos.

Para la fracción del Partido Revolucionario Institucional el servicio de transporte público en sus diferentes modos de operación es la piedra angular que permite el proceso productivo de la ciudad, y corresponde a la SETRAVI la institución normativa y rectora de esta actividad tan importante.

En consecuencia, habremos de participar muy decididamente en la instrumentación de las acciones que desde esa dependencia se estén realizando.

Esperamos que en su informe haya respuestas claras a los siguientes asuntos:

A pesar de estar supuestamente cerrado el Programa de Reordenamiento, se siguen otorgando placas y, aún más, sabemos que se están vendiendo por empleados de esa dependencia a su cargo.

Este tema, el de las concesiones discrecionales, ha generado una serie de acusaciones en contra de altos funcionarios de su administración, incluido al Director General de Transporte Individual de Pasajeros, también conocido como Director del Taxi.

Se debe también señalar que el Programa de Regularización únicamente se orienta a emplacar a aquellos vehículos que sin tener placas de servicio público utilizaban la cromática oficial y nunca se consideró a los llamados taxis ejecutivos, que siguen quedando fuera de norma con un parque vehicular de más de 30 mil unidades. ¿Acaso seguirán funcionando en la ilegalidad?

¿Qué pasa con los taxis de la Montaña, señor Secretario? ¿Qué está pasando en el Ajusco, en Cuauhtepc Barrio Alto y Barrio Bajo, en Xochimilco, en Milpa Alta? Las placas que se entregaron son de la letra "M". ¿Es inicial de "Montaña" o es de "Metropolitano"? Supuestamente esta modalidad de taxis sólo operaría en subregiones, pero ya se ven por toda la Zona Metropolitana generando nuevamente anarquía, confusión entre la población.

Respecto a la base de taxis, desde la SETRAVI se promueve la invasión de bases de sitios que han venido trabajando desde hace muchos años. Resulta que ahora se las están quitando a las organizaciones a quienes por derecho les corresponden y se las están entregando a agrupaciones de reciente creación que casualmente también son del partido al que usted pertenece. Eso nos hace

pensar que pudiera ser el pago a nuevos favores electorales. ¿Se les paga a los nuevos taxistas del PRD con placas o con bases, señor Secretario?

Todos sabemos que la actuación de los inspectores de la SETRAVI es muy arbitraria y corrupta, ya que tienen a renta para protección a muchas organizaciones de transporte del Distrito Federal y del Estado de México, a las que les permiten operar sin autorización y en zonas que no corresponden a su entidad federativa, a otras para no sancionarlas y no llevar sus vehículos al corralón las extorsionan constantemente.

Mis antecesores, llamados de izquierda, hablan de los microbuses sin tener conocimiento de causa.

De igual forma la operación del transporte colectivo es muy relevante, a éste sector tan importante, tan mal visto y poco valorado por su administración no se le apoya, sólo se le critica. Díganos ¿Por qué no se cumplen los tan ansiados programas de sustitución y financiamiento, porque en general no se les brindan beneficios fiscales y se les dejan de cobrar tantos impuestos? ¿Por qué la SETRAVI no cumplió con la garantía con NAFINSA para el financiamiento? ¿Acaso tiene un negocio con armadoras y las aseguradoras? ¿Por qué no se avanza en el reordenamiento metropolitano de ese importante sector?

Por otra parte, la Directora Jurídica de la SETRAVI retrasa intencionalmente la liberación de vehículos infraccionados que son llevados al corralón y para los taxistas dura más de 4 meses ese infierno, además tienen qué soportar vejaciones y malos tratos del personal del área jurídica, en especial de su titular, quien se distingue por su prepotencia y actitud discriminatoria; sería bueno pedirle su renuncia.

Pensamos que no es justo que a la fecha la SETRAVI tenga más de 8 mil taxis en el corralón echándose a perder. Desde aquí promoveremos su liberación mediante un pago justo. Le solicitamos su apoyo en este asunto y aunque esos taxistas no pertenecen al PRD, tienen derecho al trabajo.

Cada vez, señor Secretario, en la ciudad es más complicada la circulación de vehículos de carga, especialmente de carga foránea, debido a una serie de prohibiciones, lo que por cierto provoca abusos de las autoridades, inspectores y policías los extorsiona ¿no cree usted que sería mejor señalar

correctamente las rutas de acceso para la carga y avisar con toda oportunidad a ese importante sector del transporte?

En la fracción del PRI quisiéramos saber, señor Secretario, ¿Cómo está su participación con los 16 Comités Delegacionales de Transporte y Vialidad; qué resultados se tienen; qué Acuerdos conjuntos se han construido; cuántas veces ha participado usted en esos Comités, sabiendo que estos son el instrumento que tiene la ciudadanía para presentar sus opiniones y quejas en la materia de transporte y vialidad, al gobierno y al gobierno y que debe de existir un estrecha coordinación con los delegados.

¿Qué ha pasado con la COMETRAVI? Desde 1994 el Distrito Federal y el Estado de México intercambiaron datos operativos para regularizar la operación del transporte entre ambas entidades ¿Qué resultados ha dado?

¿Qué hay de las placas metropolitanas para los taxis; qué hay de la homologación de tarifas; qué hay sobre los criterios conjuntos jurídicos y administrativos de los servicios de transporte público en sus diversos modos operativos en las zonas metropolitanas; hay voluntad política para resolver este asunto de transporte metropolitano?

Tal parece que no existe ningún proyecto más importante para el gobierno de la ciudad que establecer los nuevos corredores para el Metrobús, no se toman en cuenta los daños que se ocasionan en las zonas de influencia de ese modo de transporte. Pregúntele a los automovilistas su opinión sobre el tramo de la avenida Xola, pregúntele a los que viven en esa zona y sobre los problemas viales que se generan en Tepalcates.

¿No piensa usted que debería someterse previamente a la evaluación conjunta de la sociedad los expertos y los transportistas sobre estos nuevos modos de transporte antes de instrumentarlos?

Me quedan muchas preguntas por hacer, licenciado Armando Quintero, pero tenemos todavía un poquito más de tiempo.

Es todo, señor Presidente. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos, al diputado Federico Manzo Sarquis, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Con la venia de la Presidencia.

Titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez, muy buenas tardes.

Evidente es destacar los lineamientos que nos puntualiza en el informe que por escrito nos ha hecho llegar a la Asamblea Legislativa, desde luego el tema de referencia es muy amplio y por ende resulta un poco difícil redundar en todos los temas; sin embargo, presentaré los siguientes puntos.

Los diputados de Acción Nacional nos hemos distinguido por apoyar las acciones de gobierno encaminadas a la inclusión y aplicación de políticas públicas que tienden a satisfacer las necesidades de los capitalinos. En esta Ciudad y sobre todo en materia de transporte, es imperante la necesidad y la petición de los que habitamos esta Capital transportarnos a nuestros trabajos y hogares con seguridad y rapidez, por ende hacemos uso de las distintas opciones de transporte, para todos aquellos que optamos por un transporte público como el Metro, los microbuses, el trolebús, Metrobús, metro férreo, taxis, etcétera. Sin embargo, las acciones tomadas para mejorar los sistemas de transporte desafortunadamente dejan mucho qué desear, pues tenemos ejemplos muy sonados como el caso del asesino del Metro Balderas donde sin reservas introdujo un arma de fuego a las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo, para después disparar contra usuarios y personal de corporaciones de seguridad que se encontraban ahí. Efectivamente, vimos a los elementos de Seguridad Pública y, desgraciadamente, alguno falleció.

Sin embargo, me gustaría hacer una pregunta relativa este caso. ¿Dónde estaban los agentes de seguridad institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro, aquellas personas que utilizan un chalequito con un logo bordado del Metro precisamente, me refiero a los elementos precisamente, estos elementos que son encargados del resguardo y de la vigilancia interna, dónde estaban?

Ahora bien, en materia de transporte, claramente la reflexión corresponde a que el mismo debe ser seguro, masivo, económico, eficiente y no contáminate; pero aún existen rezagos que se vienen arrastrando desde administraciones pasadas, pues no solamente se tratan de temas que tengan que ver concretamente con los presupuestos y su aplicación; desde luego no se pretende sostener que sea fácil solucionar las problemáticas tan complejas de las diversas modalidades de transporte, sin embargo, coincido que falta mucho por hacer, pues aún no está claro, por ejemplo, la gratuidad para los adultos mayores en el Metrobús, aún está pendiente un padrón confiable de microbuses, con las altas y bajas de las unidades, así como los alcances y proyectos del programa de sustitución de las mismas.

Aunado a lo anterior, nos interesaría mucho conocer el avance de la sustitución de esas unidades, 28 mil microbuses viejos, pues se menciona que ya han rebasado su vida útil más de dos veces. En este mismo capítulo, nos interesaría mucho conocer puntualmente los convenios que se celebran con las rutas de los microbuses cuando se trata de una reubicación debido a las obras de inserción de nuevas modalidades de transporte, como es el caso de la ruta Cero Emisiones.

Me resulta de interés saber sobre los avances respecto del padrón único de información en transporte público individual y vehículos particulares, en colaboración con el Sistema Nacional de Seguridad Pública del Gobierno Federal, pues ello nos permitirá dilucidar con mayor facilidad el universo que compone el parque vehicular que transita en nuestra Capital.

Otro tema de incertidumbre corresponde a saber si existe algún control de tarifas para los ciclotáxis híbridos como los que transitan en este Centro Histórico, pues al parecer cobran a discreción y asimismo nos gustaría que nos informara sobre cómo está compuesta la cooperativa a la cual fueron otorgadas las concesiones de dichos vehículos.

Con respecto al servicio público individual de pasajeros, o sea el taxi, hay mucho que, al parecer, se ha quedado en el tintero, pues para empezar en el 2007 se implementó un programa integral para la atención y mejoramiento de este servicio; sin embargo, en aquel diciembre se hicieron entregas de

aproximadamente 21 mil hologramas a taxistas pirata, cuando la normatividad castiga esta práctica. Luego entonces, se presta a dudas, ya que hoy en día todavía vemos con gran cinismo a taxis pirata con placas de coche particular y hasta pintados con la cromática oficial. Por tanto, cabe muy holgada la duda, ¿qué acciones se están implementando para la aplicación de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal en esta materia?, pues se establece claramente en sus artículos 156, 158 en sus primeras fracciones las sanciones correspondientes a quienes sin concesión presten el servicio público individual de pasajeros. Incluso en el artículo 157 se hace referencia a las sanciones en los casos de reincidencia, pero desafortunadamente vemos que impera la corrupción y la impunidad, pero no siendo eso suficiente a través de varias administraciones se ha acordado en repetidas ocasiones el tema de la integración de un padrón confiable de las concesiones de este servicio de taxis y aún se sigue esperando una respuesta concreta.

En ese mismo sentido es oscuro e impreciso conocer el monto recaudado sobre el otorgamiento de las concesiones y por ende cuántas son y claro el destino de esos recursos.

Tal vez no será de sorprender que ahora existan negocios que a diferencia de los piratas con la cromática oficial también existe la modalidad de los taxis autollamados *ejecutivos*, quienes sin escrúpulos bajo la protección de supuestos líderes se posicionan de supuestas bases operando con automóviles particulares, cobran con taxímetro escondido y pagando a los choferes sumas de hasta 7 mil pesos para integrarse al supuesto negocio; pagan también una cuota semanal que oscila en los 350 pesos, más un dinero extra por el uso de un sistema de localización de radio.

Es de sorprender que ninguna de nuestras autoridades haya detectado este tipo de servicios a la comunidad, pues estos amigos carecen totalmente de mecanismos de seguridad para los pasajeros. Esta problemática comienza a preocupar a los taxistas legalmente concesionados, pues la actividad les afecta directamente en sus percepciones diarias, sin mencionar las horas extras que deben de trabajar para cubrir sus cuentas.

Ahora bien, ¿qué seguimiento ha de merecer los resultados del estudio integral metropolitano de transporte de carga y medio ambiente? Pues será muy interesante conocer de manera puntual los términos de los convenios de la puesta en operación del programa de regulación de transporte de carga del perímetro A del Centro Histórico y del programa de transporte de carga del corredor *Cero Emisiones*, pues aún están imprecisos los mecanismos de operación de los programas ya que deja diversas dudas al aire l

La información proporcionada en su informe debería ser más puntualizado, más preciso el desglose de su descripción, pues simplemente el corredor *Cero Emisiones* es un carril confinado para los peatones que deseen desplazarse en servicios como taxi se les dificulta totalmente abordarlos. Aunado a lo anterior estos desplazamientos de los usuarios al norte de la Capital ahora deben gastar hasta 3 veces más en su pasaje.

Este corredor representó una serie de conflictos principalmente con los locatarios quienes al ver afectadas sus ventas definitivamente decidieron manifestarse junto con los vecinos en algún bloqueo.

¿Queda implícito entonces que las autoridades se están distanciando de los vecinos? Me sería interesante conocer los estudios de los especialistas en la materia para comprender los resultados y las metas por alcanzar con este singular servicio de transporte, pues no me queda duda de que es ecológico y masivo.

En cuanto a los Centros de Transferencia Modal, conocidos por sus siglas *CETRAM*, en donde confluyen diversas modalidades de transporte, hoy vemos mucho qué hacer pues aunque se han destinado recursos para su mejoramiento aún vemos mucho comercio informal donde se ponen a la venta desde alimentos hasta piratería, además de la inseguridad, foco de infecciones, fauna nociva, sin mencionar que por las noches son lugares sumamente oscuros y ello incentiva a la delincuencia como es el caso de Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña.

Sería interesante conocer las acciones que se han realizado y por supuesto las que deben estar por aplicarse en este rubro. Los puntos antes referidos adquieren una gran relevancia debido a la confluencia de usuarios de los

distintos servicios de transporte donde la finalidad es que lleguen con bien a sus destinos.

Referente al tema del transporte escolar obligatorio que cubren los RTP, cabe señalar que esta medida en su totalidad no se le encuentra un estudio serio, más bien parece una ocurrencia. Ha de suponer que no cubrirá la demanda ni las expectativas del servicio debido a la alta cantidad de centros escolares en nuestra ciudad que de manera paulatina se irán sumando a la medida decretada por el Jefe de Gobierno.

En consecuencia, no tenemos la certeza de la efectividad de la aplicación de la medida en cuanto a la real medición de la disminución de la contaminación. Me gustaría solicitarle un informe al respecto, así como los resultados de los estudios realizados por los especialistas en la materia para coincidir en los criterios de la aplicación de ese decreto emanado por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

Para concluir, los diputados de Acción Nacional creemos firmemente que la dignidad de la persona humana no debe ser vulnerada por un transporte y vialidades que denigren la rutina de su vida diaria. Por ende nos pronunciamos por ser garantes de servicio de transportes masivos que impliquen la reducción de tiempos de traslados que sean económicos, seguros y no contaminantes.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos, al diputado Héctor Guijosa Mora, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Con permiso de la Presidencia.

Bienvenido, señor Secretario de Transporte y Vialidad, licenciado Armando Quintero Martínez; funcionarios que lo acompañan; diputadas y diputados; amigos todos:

Esta Ciudad Capital como centro político, económico y cultural de nuestro país, ha venido exigiendo sobre el transcurso del tiempo correcciones a una mala planeación y que hoy nos coloca vulnerables ante distintas necesidades

sociales, sin duda el transporte y la vialidad como eje toral de desarrollo de una sociedad que aspira a ser eficiente y sustentable en su funcionamiento para generar bienestar a sus habitantes.

Las políticas de transporte y vialidad tienen el reto de buscar la movilidad de su población a los distintos lugares de producción, intercambio de mercancías, bienes y servicios.

Por ello hoy en esta comparecencia, el tercer informe de trabajo del Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal es una oportunidad de reflexión y reconocimiento al trabajo realizado en los últimos años.

Desde la administración anterior, preocupados por mejorar el transporte y la vialidad, se iniciaron grandes obras públicas ante distintas oposiciones a la que no fue ajena esta honorable Asamblea Legislativa.

En su actuar, el gobierno local logró concluir importantes proyectos como los segundos pisos, Viaducto Río Becerra a San Jerónimo, el Distribuidor San Antonio, Distribuidor Vial Ingeniero Heberto Castillo, el Eje 5 Poniente, el Puente Lorenzo Boturini y otras muchas obras importantes que anteriormente fueron cuestionadas, hoy son exportadas no sólo al Estado colindante, sino también a otros países de América Latina.

En la presente administración que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, en su pasada comparecencia, resaltó dentro de los ejes estratégicos de Gobierno, donde citó en el numeral 7 cómo se está dando el avance de la conformación del nuevo orden urbano con los progresos en la renovación de la infraestructura de la ciudad y la modernización del transporte y del impacto de estas tareas en la recuperación del espacio público para construir obteniendo resultados importantes como lo son: la nueva Terminal Xochimilco del Tren Ligero, el Distribuidor Vial Muyuguarda, el Eje Troncal Metropolitano, el Sistema Vial Poniente, los 5 pasos vehiculares de la Avenida Constituyentes, mejoramiento urbano y mantenimiento integral del Circuito Interior Bicentenario con extensión de 42.8 kilómetros y una superficie de 1 millón 512 mil metros cuadrados de obra en beneficio de 1 millón de habitantes sustituyendo asfalto envejecido y deteriorado por concreto hidráulico.

Se regeneraron las áreas verdes, luminarias y banquetas, pretendiendo con esta obra a largo plazo incrementar una vida útil a 20 años aproximadamente. Obras a las que son entregadas a los capitalinos de forma gratuita y no a los empresarios como ocurre en otras partes del país. A pesar de la situación económica, hay obras públicas para el transporte en el 18 por ciento mayor al ejercido en el 2008.

No hemos escuchado en las últimas intervenciones una propuesta. Les recuerdo que no apoyaron los segundos pisos, no apoyaron los distribuidores viales, no apoyaron la ciclopista, no apoyaron el Metrobús y no están apoyando correctamente la Línea 12 del Metro.

Nos encontramos en la comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad, la de Seguridad Pública ocurrió el día de ayer, donde ustedes estuvieron ausentes.

Reconocemos también el Plan Verde a mediano plazo que contiene estrategias y acciones para encaminar a la Ciudad de México hacia su desarrollo sustentable, donde se considera la movilidad en bicicletas, es decir, el de los transportes públicos y privados, la bicicleta es el medio de transporte más económico y más rápido de la ciudad; el impulso a los ciclotaxis híbridos para el Centro Histórico, mejorando con ello la seguridad y contaminación visual.

El establecimiento de las 1 mil 516 bases de sitio de taxi como parte del programa de mejoramiento, modernización y regularización del servicio, implementándose nuevos procedimientos para el manejo de las concesiones con diversos controles de seguridad.

El programa de sustitución de taxis cumplió al cien por ciento la meta programada en este 2009 para otorgar 2 mil 202 apoyos financieros de 15 mil pesos cada uno.

En el programa de sustitución de microbuses por unidades nuevas y destruir los vehículos obsoletos, las chatarras, es necesario reconocer que algunos permisionarios y rutas ya han sustituido sus unidades con recursos propios.

Los corredores de transporte público en Reforma y Periférico, eficientes y amables ambientalmente, por autobuses nuevos como el Eurocuat.

Con el propósito de elevar la calidad de vida en el servicio del transporte público, mención especial merece el convenio firmado con la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Autónoma Metropolitana y la SETRAVI, en el sentido de capacitar a transportistas y operadores en el uso de las nuevas tecnologías en materia de transporte público.

El corredor *Cero Emisiones* sobre Eje Central Lázaro Cárdenas, reconociendo el retiro de 300 colectivos y 60 autobuses con acuerdos y labor de convencimiento, sin necesidad de la fuerza pública. Reconocemos, señor Secretario, la concertación política que ha imperado en su actuar.

Otra iniciativa importante es sin duda el Servicio de Transporte Escolar, una iniciativa más del gobierno que a mediano plazo sin duda también abatirá la contaminación y tránsito vehicular.

Aquí aprovechamos la ocasión para invitar a los 16 Jefes Delegacionales a que impulsen este programa en sus administraciones, como se inició en Magdalena Contreras hace 3 años en beneficio de las escuelas públicas.

La continuidad y ampliación de las líneas de metrobús, otro acierto más, brindando en un día hábil el transporte de hasta 450 mil pasajeros al día.

Se reconoce la recuperación, rehabilitación y modernización de los Centros de Intercambio Modal CETRAM, abatiendo con ello la inseguridad y el ambulante, brindando a los usuarios una mayor comodidad.

Hablando de la recuperación de espacios, es importante hacer un llamado a los 16 Jefes Delegacionales a fin de recuperar vialidades que en los últimos años se han obstruido con muros, enrejados, macetones, plumas, casetas de control, que impiden la circulación vulnerando la garantía constitucional del libre tránsito a la ciudadanía.

Compañeras y compañeros diputadas y diputados: Es importante que ustedes sepan que la administración del Aeropuerto Internacional Benito Juárez en sus terminales 1 y 2 aportan recursos importantes para el Gobierno Federal, sin embargo la aportación que hace el Gobierno de la Ciudad es muy importante.

En los aeropuertos del mundo, los gobiernos de las ciudades o de los gobiernos estatales son quienes administran los aeropuertos, por lo que los

invito para que trabajemos para que el Gobierno de la Ciudad sea quien tenga esa responsabilidad.

Finalmente, diputadas y diputados, aquí en esta Capital se tiene la obra más grande del país, la de mayor longitud en Latinoamérica y en construcción a nivel mundial. En la actualidad en esta materia me refiero a la Línea 12 del Metro, la Línea Dorada, que correrá de Tláhuac a Iztapalapa y que se conectará hacia Mixcoac, tendrá un recorrido de 24 kilómetros, con 23 estaciones, con un costo aproximado de 17 mil 583 millones de pesos.

El presupuesto autorizado por el Congreso Federal para el ejercicio fiscal del presente año para la construcción fue apenas de 3 mil millones de pesos. Considerando que hay un retraso en la entrega de los recursos, desde aquí hacemos un llamado para que cumpla el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Hacienda la entrega de los recursos aprobados por el Congreso de la Unión; al Gobierno del Distrito Federal para que se continúen y puedan concluir en el tiempo programado los trabajos de esta línea tan importante para la movilidad de las comunidades de la zona.

Estos logros en el transporte público nos obligan, diputadas y diputados, a coadyuvar con este Gobierno Capitalino en el conjunto de iniciativas viables se busca elevar la calidad de vida, que como resultado se ha obtenido la reducción de emisiones contaminantes para el medio ambiente, 285 mil toneladas anuales con la disminución de los días de aplicación de la contingencia ambiental, buscando siempre con ello elevar la calidad y la seguridad a fin de seguir construyendo a favor de todos los capitalinos y sus visitantes.

Reconocemos que falta mucho por hacer para continuar con la modernización en este sector, puntualizando que los avances del transporte público pasen por la conciliación de diversos actores políticos y empresariales dirigentes, y que la sociedad en general a fin de mantenernos a la salvaguarda en este rubro cuidando siempre los derechos de usuarios y operadores, ya que vivimos en una urbe que cambia día con día, con la finalidad de adelantarnos a la prevención de problemas, buscando satisfacer la alta demanda en el Distrito

Federal y en la Zona Metropolitana. Estas acciones tendrán que ser de común acuerdo con los habitantes a los cuales representamos.

Es importante resaltar los resultados de la Encuesta Origen-Destino realizada por el INEGI, que menciona que el 65% de la población recurre al servicio concesionado de microbús y autobús, 17% viaja en taxis, 8% en Metro, 7% en autobuses suburbanos, 2% utiliza autobuses de la Red de Transporte Público, 1% el Trolebús y .5 el Metrobús.

De los viajes que se originan en el Distrito Federal el 83% se realiza dentro de la misma entidad y el 7% como destino en el Estado de México, de los que originan los municipios conurbados 77.7 quedan dentro de la entidad mexiquense y 24 se dirigen a la ciudad capital.

La hora de mayor demanda del transporte es de 7 a 8 de la mañana, mientras que por tarde es de las 17:00 a las 20:00 horas.

EL C. PRESIDENTE.- Concluya, diputado.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Concluyo, diputado Presidente.

Existe en la Zona Metropolitana 4.5 millones de vehículos, de los cuales 2 millones están en el Distrito Federal y 2.5 millones en los municipios.

Licenciado Armando Quintero Martínez:

El compromiso que asumimos es la revisión del marco normativo, como lo es la Ley de Transporte y Vialidad en la Ciudad de México para adecuar los diversos reglamentos que la integran, el de Tránsito, el de Estacionamientos y el de Transportes Públicos, el servicio de transporte de carga en el Distrito Federal, con la finalidad de adecuarnos a los nuevos retos que nos plantea la actualidad.

Trabajemos por la posibilidad de arribar a la homologación del Reglamento del Transporte con los municipios que lo integran en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. En atención al punto quinto del acuerdo que norma la presente sesión, se concederá el uso de la Tribuna hasta por 20 minutos al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal a efecto de que rinda su informe.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias. Buenas tardes, señor Presidente.

Señoras y señores diputados, buenas tardes tengan todos ustedes.

Los avances y logros del Gobierno del Distrito Federal en materia de transportes, movilidad y su infraestructura son transformadores, son diversos, significativos y relevantes, cumpliendo los lineamientos del Plan Verde que el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, impulsa para la Ciudad de México, esto no obstante las diversas y adversas condiciones económicas que vive el país.

En materia de transporte masivo destaca los avances en la construcción de la Línea 12 del Metro, a pesar de las limitaciones presupuestales, así como la implantación y puesta en operación de la Línea 2 del Sistema Metrobús; el Corredor Reforma de transporte público; el Corredor Cero Emisiones sobre el Eje Central Lázaro Cárdenas, operando exclusivamente con transporte eléctrico; el Servicio Expreso del Circuito Bicentenario, 100% accesible a las personas; el novedoso servicio expreso de RTP en 11 rutas en operación; el recambio de más de 35 mil unidades de taxi por vehículos nuevos sólo en 2008 y 9 mil en 2009; la introducción de 145 autobuses con tecnología Euro-04 a la flota de la RTP, así como la implantación de servicio escolar que incorporó 105 autobuses.

Resaltan también acciones como la puesta en operación del servicio público de 132 ciclotaxis híbridos para el Centro Histórico, la ampliación en casi 50% del servicio Atenea exclusivo para mujeres en el presente año, la incorporación de nuevas unidades articuladas y biarticuladas con tecnología Euro-4 del Sistema Metrobús, la elaboración del Programa Integral de Transporte y Vialidad que se encuentra entregado recientemente a la oficina del licenciado Marcelo Ebrard, Jefe de Gobierno, y asimismo la homologación de la cromática de 130 mil

unidades del parque vehicular del servicio de taxis en sus distintas modalidades.

Esta lista no incluye todas las acciones y políticas realizadas durante el período de este informe; sin embargo es importante destacar que se ha privilegiado el impulso al transporte de alta capacidad y calidad impactando por primera vez en muchos a las delegaciones del Distrito Federal, sin excluir por ello importantes beneficios de alcance metropolitano.

Sin embargo, para la presente administración el transporte no representa no sólo una cuestión sectorial. Por el contrario, forma parte de políticas integrales, que con su avance sientan las bases para la transformación positiva de la ciudad al incidir en el aumento de la competitividad de la urbe, disminuir los tiempos de traslado e incrementar la calidad de los mismos y generar mayor equidad social.

Igualmente repercute en la mejora del medio ambiente al posibilitar algunas de estas políticas el ahorro de 285 mil toneladas de gases efecto invernadero que dejan de emitirse.

De igual forma, acciones como la renovación del parque vehicular del transporte público ha incidido positivamente en el conjunto de la economía al generar demanda para la industria automotriz.

Otro gran beneficio es el impacto social al promover y facilitar el acceso a los servicios y oportunidades que brinda la ciudad a todos los usuarios del transporte público, incluidos aquellos de los municipios conurbados al mantener la gratuidad totalizada en este año de 155 millones de viajes para la transportación de los sectores más pobres y vulnerables de la ciudad; en tanto el subsidio para este año es de 7 mil millones de pesos, apoyos particularmente útiles frente a las severas condiciones económicas adversas de la economía nacional provocada por la profunda crisis que vivimos.

Es especialmente relevante que las principales políticas efectuadas durante este año contaron con la participación permanente y decidida de los actores sociales involucrados, particularmente los transportistas, quienes brindaron su mejor esfuerzo a favor de la comunidad, mediante el apoyo a la promoción de

un nuevo orden urbano y a la gobernabilidad del Distrito Federal en condiciones de paz, civismo y responsabilidad.

Modernizar el Sistema de Transporte en la Ciudad de México ha sido objetivo central del presente gobierno. Bajo esta premisa el Sistema Metrobús ha desarrollado la unificación de la infraestructura vial, tarifaria, Sistema de Recaudo, operación en un solo sistema y plena accesibilidad.

Fundamento en la implantación del Metrobús ha sido la concertación política con las rutas que prestaban el servicio en el Eje 4 desde Tacubaya hasta Tepalcates al concretarse su participación con el Gobierno del Distrito Federal y para tal fin se constituyeron 4 empresas mercantiles.

La Línea 2 atiende una demanda de 125 mil usuarios en día hábil que se traslada a lo largo de 18.7 kilómetros del corredor, conectándose con diferentes líneas del Metro, así como con la Línea 1 del Metrobús.

El Corredor Reforma inició operaciones el 2 de agosto del año en curso constituyéndose 2 empresas operadoras, integradas por concesionarios de la Ruta 2, en el cual se sustituyeron 369 microbuses obsoletos por 173 unidades nuevas a lo largo de 28.5 kilómetros de recorrido que transportan alrededor de 175 mil pasajeros diarios.

Con estas acciones se pudo concretar el inicio de operaciones del primer corredor vial bajo el esquema de paradas fijas, sistema de recaudo y renovación del parque vehicular.

Está por concretarse para finales de este año la implantación del corredor Periférico para garantizar la movilidad de cerca de 320 mil usuarios en día hábil en una de las vialidades estratégicas de la Ciudad, con una distancia de 35.4 kilómetros, en la que actualmente prestan el servicio 502 unidades de las Rutas 2, 98 y del Grupo Metropolitano de Transporte.

Los aspectos relevantes de este corredor son la constitución de empresas operadoras con la participación de los concesionarios de las rutas, establecimiento de 72 paradas fijas a lo largo de los 35 kilómetros y modernización de las unidades.

En 2008, se concretaron 553 apoyos financieros para concesionarios del transporte colectivo para chatarrizar sus unidades por un monto de 100 mil pesos a cada uno, para el ejercicio 2009 se han otorgado ya 86.8 millones de pesos para el mismo propósito.

Con recursos del Gobierno del Distrito Federal, durante 2008 y 2009 se entregará un total de 1 mil 421 apoyos a los transportistas para sustituir sus unidades y poder chatarrizarlas; además, de octubre de 2008 a 2009 se han sustituido 1 mil 379 vehículos con recursos propios de los concesionarios, como resultado de las firmas de convenio con las rutas para el incremento a la tarifa y renovación del parque vehicular. Así, de 2008 y para 2009 se espera la sustitución de al menos 2 mil 800 unidades.

Por otra parte, el 1º de agosto del año en curso inició actividades el Corredor Cero Emisiones con la participación única y exclusiva de transportes eléctricos; a partir del mismo día, 331 transportistas de la Ruta 1 transitan por el Eje 1 Poniente que a partir de 2010 se transformará en corredor de transporte. Esto se logró a través de una negociación única e histórica, alcanzándose acuerdos que benefician a los transportistas, a los usuarios, a las familias. Con ello quedó de manifiesto que el diálogo y la negociación son los elementos fundamentales para atender los conflictos que vive la Ciudad y son la línea política para solucionar estos conflictos del gobierno de izquierda que gobierna la Ciudad de México.

Respecto al tema de las tarifas para el servicio de transporte público, en 2008 se emitió la resolución por la que se determina el incremento de 50 centavos, condicionado a la incorporación al programa de sustitución del parque vehicular publicado en la Gaceta Oficial. Derivado de dicha publicación, se firmaron 110 convenios, siguiendo 5 directrices: uno, constitución de sociedades mercantiles, establecer paradas fijas, transparentar los procedimientos de capacitación y evaluación médico integrales, homologación del sistema de recaudo y modernización del transporte público, garantizando calidad y movilidad.

Asimismo y es importante para esta Legislatura, el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, atendiendo la solicitud de las

organizaciones de transportistas envió, el 27 de marzo de 2008 a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal la propuesta de modificación de tarifas vinculada a la inflación, encontrándose actualmente en este órgano de gobierno sin dictaminar. Está en sus manos la decisión de este importante tema.

Uno de los grandes retos que enfrenta la zona metropolitana del Valle de México es el ordenamiento del servicio de carga, debido a los problemas viales que provoca y por la cantidad de partículas contaminantes que emite una flota vehicular extraordinariamente envejecida. Por ello se celebró la firma del convenio de colaboración y coordinación para la puesta en operación del programa de regulación de transporte de carga en el perímetro A en el Centro Histórico de la Ciudad de México; aunado a ello se firmó otro convenio de colaboración y coordinación para la operación del transporte de carga en el Corredor Cero Emisiones, por lo que se reubicó en ambos casos el transporte de carga mayor de 3.5 toneladas.

Por otra parte, derivado del programa integral para la atención y mejoramiento del servicio de transporte público individual de pasajeros, se implementaron nuevos procedimientos para el manejo de las concesiones, que permiten garantizar la seguridad de los usuarios, optimizar la prestación del servicio, regularizar la problemática presentada en este sector, así como el reemplacamiento de las unidades y la instalación de diversos controles de seguridad, contando con una base de datos que contiene las 10 huellas dactilares y fotografías recientes de los concesionarios, mismas que se comparte con la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

En el periodo del informe, han sido remitidos mil 200 unidades que prestaban el servicio de manera irregular a los diferentes depósitos vehiculares. Los objetivos a corto y mediano plazo que nos propusimos han sido mantener actualizado un padrón real de concesionarios y prestadores del servicio, modernizar la flota vehicular, ordenar y regularizar los sitios y bases, garantizando con ello un servicio legal y confiable.

En el marco del Programa Viajemos Seguras, en coordinación con el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal se implantó un nuevo tarjetón de identificación. Esta acción fue desarrollada con la finalidad de identificar con

mayor claridad a las personas que operan taxis en la Capital y que concluirá el 31 de diciembre del año en curso.

Por ello los operadores de taxis para que cuenten con este nuevo tarjetón brindarán sus 10 huellas dactilares y demás datos pertinentes.

Por otra parte, ante la necesidad de actualizar el registro del padrón vehicular, el Gobierno del Distrito Federal puso en marcha el Programa de Renovación de la Tarjeta de Circulación de Vehículos Registrados en el Distrito Federal a partir de 2008, con elementos de seguridad y tecnología de punta.

Actualmente el padrón vehicular que se tiene registrado en el Distrito Federal es de 3 millones 682 mil 26 autos, de los cuales 664 mil 233 han obtenido la nueva tarjeta de circulación.

Al inicio de esta gestión el Registro Público de Transporte presentaba expedientes incompletos que no estaban bien conformados. Actualmente la Secretaría ha mejorado el almacenamiento y recuperación de la información que resguarda, realizando convenios con todas las instituciones de seguridad del país, tanto locales como federales, proporcionándoles información de calidad para el eficaz desarrollo de las investigaciones en esta materia.

Otro aspecto importante son las vialidades que en diversas zonas de la Ciudad se ven afectadas en su capacidad por el estacionamiento de vehículos, por lo cual se han analizado 13 ubicaciones para la construcción de estacionamientos públicos subterráneos en zonas conflictivas para incorporar en los próximos años 9 mil nuevos cajones de estacionamiento bajo el esquema de proyectos de coinversión con la iniciativa privada, iniciando en próximos días la construcción del primer estacionamiento de este tipo en la Plaza de la República, con capacidad para 680 cajones.

Respecto a los 47 Centros de Transferencia Modal, *CETRAM*, que dan servicio a 5 millones de personas diariamente, iniciaron una etapa de modernización mediante proyectos con aplicación de sistemas de alta tecnología que ofrezcan las mejores condiciones de operación, funcionamiento y seguridad que merecen los usuarios del transporte público de la Ciudad, iniciando el presente año con el *CETRAM* del Rosario.

Para el ejercicio 2008 se aplicaron 4.9 millones de pesos para rehabilitar y renovar los CETRAM Central de Abasto, Huipulco, Observatorio, Santa Martha, Taxqueña y Zapata.

En el año de 2008 se otorgaron 6 mil 998 apoyos financieros de 15 mil pesos a cada uno a los concesionarios que chatarrizaron sus unidades, correspondiente al Programa de Sustitución de Taxis.

Al 30 de junio del presente ejercicio se otorgaron 2 mil 167 apoyos de 15 mil pesos. En total más de 9 mil apoyos que significaron igual número de vehículos chatarrizados, cumpliendo al ciento por ciento con la meta programada.

En materia jurídica destaca el acuerdo por el que se reforma el Artículo 45 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal en el que se estipula que el transporte escolar y de personal es un servicio privado de pasajeros que debe contar con el permiso correspondiente.

Asimismo se publicó el Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar y de Personas para el Distrito Federal, en el cual se estipulan los requisitos, obligaciones y sanciones que regularán por primera vez esta modalidad de transporte.

El Programa Integral de Transporte y Vialidad fue entregado recientemente al Jefe de Gobierno para su revisión y es este documento que estamos en espera de los comentarios y aprobación del Jefe de Gobierno para que rija esta materia en la Ciudad.

Las líneas estratégicas son las siguientes: impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes por transporte público; derecho a la movilidad incluyente hacia la sustentabilidad; transporte y su infraestructura para un nuevo orden urbano, y servicios a usuarios, gestión y eficiencia tecnológica.

La Línea 12 del Metro se encuentra en construcción con una inversión total por los nuevos acontecimientos económicos mundiales y nacionales de aproximadamente 20 mil millones de pesos, siendo la obra pública más significativa que se encuentra en curso en el país y la línea de mayor longitud a nivel mundial.

Durante 2008, el Metro transportó 4.5 millones de pasajeros en vía laborable, se amplió significativamente la distribución de nuevas tarjetas inteligentes, a la fecha se encuentran en circulación 2.36 millones de tarjetas.

Se han realizado importantes obras de mantenimiento e inéditas y fundamentales en las líneas A, 9, 6, 3 y 5. Asimismo, se instalaron 2 mil 171 cámaras, 3 mil 455 alarmas y se concluyeron 18 centros de monitoreo con resultados inmediatos muy positivos.

El Metrobús derivado del incremento en la demanda, con la ampliación de Insurgentes y el trasbordo si costo en el Eje 4, se espera que a finales de 2009 el número de usuarios atendidos sea superior a los 120 millones, 30.8 por ciento más que en 2008.

La Línea 2 del Metrobús fue certificada como ciento por ciento accesible, tanto en su infraestructura como en su operación, convirtiéndose en el primer proyecto en esta característica de su tipo y así serán las 8 líneas restantes.

Debido a las altas ocupaciones del Metrobús en los horarios de alta demanda, se estableció un esquema de operación integrado entre las dos líneas de Metrobús, modificando los circuitos realizados en la línea 1.

Se incrementó el número de autobuses de 98 que operaban en la línea 1 a 138 articulados y 18 biarticulados. Se incrementó en más de un 50 por ciento la oferta de servicio en la línea 1. Actualmente se ofertan 11.2 y 11.5 millones de kilómetros autobús. Se instaló un sistema de ventilación más potente para refrescar a los usuarios.

La red de transporte de pasajeros transporta 178 millones de pasajeros con boleto pagado y 30.4 millones exentos de pago, 2.9 millones de servicios de cooperación interinstitucional.

Igualmente mantiene un servicio a lo largo de 3 mil 200 kilómetros de longitud, transportando en el periodo 607 mil pasajeros en promedio los días hábiles y 2 mil 208 mil los días inhábiles. Articula con 127 estaciones de las 175 del Metro, 14 estaciones del Metrobús, 5 estaciones del Tren Ligero y 5 paradas del corredor Cero Emisiones.

En el caso del Metrobús se han recorrido 3.2 millones de kilómetros de servicio con un incremento de 800 mil kilómetros con respecto al año anterior. Entre los principales programas implementados por la RTP destacan: Programa Atenea, Servicio Expreso y Transporte Escolar.

Asimismo, se inició la operación de nuevas rutas en Tlalpan, Álvaro Obregón y Cuauhtémoc, también brindó el Servicio Expreso Gratuito Buenavista, Revolución, Balderas y participa con 23 servicios en diversas rutas que protagonizaron accidentes y fueron sancionadas por SETRAVI, transportando un total de 2 millones 57 mil 242 pasajeros.

El Sistema de Transportes Eléctricos aumentó su capacidad para los 87 millones de usuarios que anualmente utilizan el Trolebús.

Actualmente la red de trolebuses está integrada por 11 líneas en el servicio irregular, así como una línea de Tren Ligero con una cobertura de servicio en 12 delegaciones.

La Red de Trolebuses transportó en sus 11 líneas 46.7 millones de pasajeros con tarifa directa y 15.4 millones de usuarios por medio de cortesías.

En el periodo que se reporta, el tren ligero reportó 22.5 millones de pasajeros.

En el Sistema de Transportes Eléctricos, la red de trolebuses transportó en sus 11 líneas 46.7 millones de pasajeros con tarifa directa, 15.4 millones de usuarios por medio de cortesías.

En el periodo que se reporta, el tren ligero transportó a 22.5 millones de pasajeros con tarifa directa y 2.3 millones de acceso con cortesía. Este año se incorporaron 4 trenes nuevos.

El 1º de agosto de 2009, si me permiten, estoy por concluir, inició la operación del Corredor Cero Emisiones en forma exclusiva mediante trolebuses sobre carriles confinados, con un promedio de 120 trolebuses en circulación durante todo el día en el Eje Central, reduciendo los tiempos de recorrido, incrementando 120 por ciento los pasajeros con tarifa directa.

La recuperación de planeación y control del transporte público ya conquistó para la ciudad 4 avenidas fundamentales, Insurgentes, Eje 4 Sur, Eje Central Lázaro Cárdenas y Paseo de la Reforma. Este esfuerzo inédito del gobierno,

transportistas y la comunidad capitalina en materia de transportes, movilidad e infraestructura reportado en esta ocasión, ha significado abordar exitosamente problemáticas de varias décadas, consiguiendo logros de gran relevancia.

Sin embargo, la ciudad requiere no sólo mantener el paso sino incluso incrementar el esfuerzo con la participación y el compromiso de todas y todos. A eso venimos, a invitarlos y a convocarlos a este esfuerzo.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, Secretario. Señor Secretario, se le solicita permanecer en la Tribuna con la finalidad de poder llevar a cabo una ronda de preguntas y respuestas con motivo de la presentación de su informe.

Se instruye a la Coordinación de Servicios Parlamentarios distribuya copia del mensaje del Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal a todos los ciudadanos diputados.

En términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, se concederá el uso de la palabra desde su curul, hasta por 5 minutos, a un diputado integrante de cada grupo parlamentario, con la finalidad de que formule sus cuestionamientos al servidor público.

Una vez finalizados, el funcionario dará respuesta inmediata hasta por 10 minutos, y concluida su intervención un diputado integrante de cada grupo parlamentario podrá ejercer su derecho de réplica hasta por 3 minutos.

En consecuencia, se concederá el uso de la palabra a los siguientes diputados y diputadas en representación de su respectivo grupo parlamentario: diputado Norberto Ascencio Solís Cruz, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado José Alberto Benavides Castañeda, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; diputado Leobardo Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Fernando Rodríguez Doval, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, y el diputado Fernando Cuellar, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra la diputado Norberto Solís Cruz, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO NORBERTO ASCENCIO SOLÍS CRUZ *(Desde su curul)*.-

Señor Secretario:

Por desgracia las estadísticas de accidentes viales muestran que muchas de sus víctimas son niños, principalmente al cruzar las calles, por no llevar las sillas protectoras en los automóviles, por ir en la parte delantera de los autos sin utilizar el cinturón de seguridad y en muchos casos porque el transporte colectivo no presenta el mínimo de elementos de protección para los pasajeros y los pequeños muchas veces son los más vulnerables.

Señor Secretario: ¿Puede mencionar cuáles son las acciones que ha instrumentado para fomentar una mayor cultura sobre educación vial, específicamente en el transporte público y qué se está haciendo al respecto?

Por otra parte, le pregunto, señor Secretario: ¿Por qué no existe un canal directo para que la ciudadanía pueda presentar a las dependencias a su cargo sus quejas sobre maltratos y violaciones al reglamento, por parte principalmente de microbuses, ya que actualmente deben llamar a Locatel, el cual con toda la carga de consultas que tiene a diario genera un tiempo de respuesta muy alto, lo que provoca que un gran número de quejas no se presenten?

En este aspecto le reconoceríamos se brindara a la ciudadanía números telefónicos directos de la Secretaría para atenderla y se diera seguimiento puntual a las quejas y se informe de las sanciones a los afectados.

Por sus respuestas, gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al Secretario de Transportes y Vialidad para dar respuesta a las preguntas formuladas hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Diputado Norberto, en el periodo de la actual administración se trabajó durante un buen número de

meses con el Estado de México para poder construir un nuevo reglamento que regulara el tránsito en la Zona Metropolitana.

Este nuevo reglamento primero por su esfuerzo de dos entidades distintas, gobernadas por partidos distintos en sí mismo marca un hecho muy positivo de relación con visión de servicio a los ciudadanos de nuestras dos entidades; segundo y en materia por el fondo que el nuevo reglamento trató de regular a los ojos de los habitantes del Distrito Federal y del Estado de México, las normas mínimas de seguridad y para seguridad de quienes se mueven en nuestra Zona Metropolitana.

Efectivamente el nuevo reglamento ya incorporó elementos que no existían anteriormente, como el tema de los celulares, el inexplicable no aseguramiento a través del cinturón de seguridad, los temas de tener ocupadas las manos con distracción de la conducción, el cuidado de los límites en la semaforización para respeto irrestricto peatonal y una serie de modificaciones que están hoy en día en el nuevo Reglamento de Tránsito Metropolitano que rige al Estado de México en un buen número de sus municipios, los que tienen que ver con la Zona Metropolitana y a las 16 delegaciones del Distrito Federal.

La SETRAVI realizó, a través de su Dirección de Apoyo Vial, muy diversas acciones, muchas de ellas las encabezé yo en calle con letreros, previniendo a los automovilistas del no uso del teléfono celular, de la colocación del cinturón de seguridad, del respeto irrestricto a la señalización peatonal y en general de un respeto a la cultura cívica en materia de vialidad y peatonal.

Se ha mantenido a través de la Dirección de Protección Vial de la SETRAVI un sinnúmero de cursos en escuelas, en instituciones tanto públicas como privadas de comprensión y difusión de este reglamento. Es evidente que sin embargo nuestra sociedad reclama que sobre este tema volvamos más veces, porque observamos que con el paso del tiempo se empieza a relajar el hablar por teléfono y conducir, se empieza a relajar la colocación del cinturón, se relaja con mucha más preocupación diría yo el no respeto a los señalamientos de respeto a los peatones, a los ciclistas y entonces hay que volver.

Me parece que es un tema sobre el que tenemos y debemos regresar con mayor permanencia y con mayor contundencia.

Son los comentarios que haría, señor diputado.

Muchas gracias por su pregunta.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario. El diputado Solís Cruz ha comunicado a esta Presidencia que no hará uso de su derecha de réplica, por lo que se concede el uso de la palabra al diputado José Alberto Benavides Castañeda, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO JOSÉ ALBERTO BENAVIDES CASTAÑEDA (*Desde su curul*).- Señor Secretario:

Como usted debe ya estar enterado por distintos factores los ingresos del Gobierno del Distrito Federal van a ver disminuidos alrededor del 17 por ciento para el año que viene y la disminución generalmente va a afectar a proyectos que ya están en marcha, en su caso se van a tener que suspender, es un porcentaje considerable.

La pregunta específica es: ¿Esta reducción en el presupuesto del 17 por ciento va a afectar al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y más específicamente saber si se verá afectada la puesta en marcha de la Línea 12 del Metro y qué medidas se están tomando para aliviar los problemas de transporte que originarán, de ser así, estos retrasos?

Ahora bien, quisiera hacer una pregunta más puntual sobre un tema en específico que creemos para nosotros es de relevancia, como ya lo dijimos en el posicionamiento del Partido.

Creemos que los estacionamientos públicos en las Terminales del Metro y Metrobús pueden aliviar e incentivar un poco a los automovilistas, al dejar su automóvil. Usted ha declarado que se piensan construir 9 mil cajones en las zonas de Roma Condesa, Polanco, Centro Histórico, Coyoacán, Zona Rosa, Tlalpan, Del Valle y San Ángel. También dentro de esta construcción de los 9 mil cajones ¿van a tomar en cuenta a las Terminales del Metro?, porque creemos que es importante.

Sería todo, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al Secretario para dar respuesta a las preguntas formuladas, hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Benavides.

Efectivamente creo que todos los mexicanos, todos los habitantes de la ciudad sabemos las graves condiciones que privan en materia económica en el país, por tanto en la ciudad y obviamente no hay una zona económica o social que no vaya a verse alterada por esta gravedad de la crisis económica que se padece actualmente.

En primer lugar, es obvio que sí habrá algunas alteraciones en la perspectiva que se ha trabajado y diseñado en el Plan Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012; pero el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard, que como es obvio por lo que ya se ve y lo que acabamos de informar ha puesto para bien de la ciudad un acento que no se tenía hace muchísimos años, décadas, un acento en el tema del transporte público masivo y este acento que caracteriza a la administración del licenciado Marcelo Ebrard, nos ha venido diciendo en unas reuniones de gabinete de transporte y movilidad que tenemos cada semana, que él preside, dirige y coordina muy puntualmente, muy estrictamente, que aún cuando va a haber alguna alteración; sin embargo, hasta ahora no hemos llegado, por orientación del Jefe de Gobierno, a la conclusión de cancelar ningún proyecto, aun cuando sabemos las dificultades que hay que vencer en materia económica en este momento.

Todos los proyectos que son públicos, que se han anunciado, siguen siendo valorados, siguen siendo analizados para que ciertamente, entendiendo que hay dificultades económicas, el gobierno está para gobernar con imaginación, con decisión y eso nos lleva a estar buscando modalidades complementarias a la utilización de recursos sólo públicos y fiscales y que se pueda convocar a integrantes de la iniciativa privada para que puedan participar en proyectos que hagan posible que ninguna de estas alternativas sea cancelada, siempre cuidando la perspectiva de los ejes que hemos enunciado, de aumentar y mejorar significativamente la movilidad conceptualmente en forma masiva, que

sea con tecnologías de punto como se está haciendo el esfuerzo ahora, que sea con tecnología no contaminante o de muy baja emisión de contaminantes y que sean seguros para los usuarios.

En marcos tarifarios que sigan haciendo que la Ciudad de México permanezca como es al día de hoy, la Ciudad que tiene el transporte más barato de todo el país, más barato que entidades como Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Veracruz, ya no les digo el Estado de México u otras entidades. Entonces se está trabajando en eso.

¿Qué le puedo adelantar? Que el Jefe de Gobierno en todas las reuniones nos ha dicho y nos imbuido del ánimo para que la Línea 12 del Metro por ningún motivo, contra viento y marea, permanezca y se concluya. Es bueno aprovechar la oportunidad aquí en la Asamblea Legislativa para plantearle a los compañeros del partido que gobierna el país, que aquí nos pongamos de acuerdo, que no valga ningún tipo de diferencias, para que en el marco federal se respete el acuerdo que la Cámara de Diputados anterior había aprobado unánimemente de entregar a la construcción de la Línea 12 del Metro 3 mil millones de pesos y que la Secretaría de Hacienda unilateralmente está queriendo reducir en aproximadamente 450 millones de pesos.

Creo que, en congruencia con todos los esfuerzos que hay de transporte masivo en el mundo, y no voy a decir que Europa, Estados Unidos porque eso suena muy fuera de nuestra realidad, sino en ciudades como Bogotá, como Sao Paulo, como Curitiba u otras de América Latina, todos los proyectos de transporte masivo son con recursos federales; la única excepción de construcción de transporte masivo en el mundo con recursos locales es la Ciudad de México.

Me parece que si conjuntamos, por encima de diferencias ideológicas o políticas, con esfuerzos concretos, el apoyo a la Línea 12 del Metro podrá estar a tiempo y podrá ser la primera línea 100% accesible, porque nuestro Metro siendo tan importante, tan generoso, tiene un problema que las 11 líneas existentes son 100% inaccesibles a personas con silla de ruedas, con discapacidades distintas, para la tercera edad, y la Línea 12, por instrucción del

Jefe de Gobierno, será la primera línea 100% accesible aún para las personas con alguna o algunas discapacidades.

Entonces, requerimos un esfuerzo común, alejado del debate ideológico y político por lo menos en esta importante materia y creo que la Asamblea Legislativa puede ayudar mucho en esta orientación.

Creo que en el tema de los estacionamientos habrá manera de abordarlo en otro momento. Le diría sí estamos considerando en la Línea 12 del Metro que haya estacionamiento para particulares, que haya cicloestacionamiento y que haya una conectividad mayor para eventualmente alguna línea, alguna otra línea del Metrobús. Entonces sí estamos considerando que la Línea 12 tenga estas características y por supuesto se está revisando la mejora en los CETRAM que está en las principales estaciones del Metro para tratar de recuperar espacios para el estacionamiento privado que mejore las condiciones de la movilidad a través del Metro.

Son mis comentarios, señor diputado Benavides.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias Secretario. El diputado Benavides Castañeda ha comunicado a esta Presidencia que no hará uso de su derecho de réplica, por lo que se concede el uso de la palabra al diputado Leobardo Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA *(Desde su curul)*.- Señor Secretario:

Usted ha dicho querer trabajar con esta Asamblea. Le tomamos la palabra. Revisemos varios asuntos de manera conjunta. No esconda información. Vamos a la calle y veamos en el campo lo que en verdad está pasando. Estoy seguro que lo que va a encontrar es muy diferente a sus cuentas alegres y sobre todo tenga la voluntad de resolver.

No quiero dejar de señalar de manera muy respetuosa, pero también muy categórica que personalmente me honro en pertenecer al gremio del transporte, específicamente al de los taxistas y quisiera que no se

instrumentara de la dependencia a su cargo acciones en contra de mi organización ni de mis compañeros. Créame, señor Secretario, estaremos muy pendientes de que esto no suceda.

Me gustaría me respondiera lo siguiente: ¿Qué va a pasar con los taxis ejecutivos? ¿Se van a regularizar? ¿La SETRAVI volverá a garantizar a NAFINSA el financiamiento para el transporte colectivo? ¿Por qué no investiga a quiénes venden taxis en mil cuentas o más sabiendo que es ilegal? ¿Por qué no se facilitan los trámites electrónicos o acaso son una trampa para que la gente pague y luego no puedan resolver su problema? ¿Por qué no separa de su cargo a la Directora del Jurídico para que sea investigada? ¿Por qué no cumple con las resoluciones judiciales, amparos y juicios de nulidad? ¿Cuántas placas más va a entregar y a quienes y cuándo se cierra el Programa de Regularización? ¿Cuál es su posición respecto a una prórroga de la Revista ya que miles de taxistas no han hecho el pago? ¿Cuándo vuelve a sesionar la COMETRAVI y con qué agenda temática? ¿Por qué no nos cuenta algo de su trabajo en los Comités Delegacionales o acaso es nulo? ¿Dónde quedaron los autobuses destinados a discapacitados y que eran propiedad del Gobierno del Distrito Federal? ¿Qué destino se les da a esas unidades?

Muchas gracias señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado. Se concede el uso de la palabra al Secretario para dar respuesta a la preguntas formuladas, hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Muchas gracias diputado Presidente.

Señor diputado Leobardo Urbina, le puedo asegurar que no tenemos ninguna cuenta alegre. Todo lo aquí informado efectivamente podemos revisarlo en la calle. Tal vez usted no ha visto y no se ha subido a los nuevos autobuses expreso del Circuito Bicentenario de RTP, que son autobuses de última generación, ciento por ciento accesibles, tienen un pequeño elevador que permite que accedan personas en silla de ruedas, con dos espacios cada uno de estos autobuses para dos personas en silla de ruedas, más dos espacios para personas invidentes con todo y perro guía, y su costo es un costo de 4 pesos.

Quizá usted no se ha subido al Metrobús, no conoce las bondades de este sistema. Tal vez tampoco se ha subido al Corredor Cero Emisiones para ver que ahí ganamos una hora de la Central Camionera del Sur a la Central Camionera del Norte, a quien transitaba por el Eje Central Lázaro Cárdenas.

Quizá usted no ha transitado por Reforma y no ha visto que ya no hay microbuses ni del Distrito Federal ni del Estado de México y que ahora solamente hay autobuses de última generación.

Puedo decirle otros elementos, pero no quiero generar un debate innecesario, pero obviamente no quiero que quede en el aire el señalamiento suyo porque me parece que es injusto.

¿Qué garantía le doy de que no habrá acciones en contra de su organización? Todas las garantías para usted como diputado, como miembro de un partido, de una bancada en donde puedo decirle que todos sus integrantes son amigos míos y que aprecio y reconozco, respeto, y que a lo único que no puedo comprometerme aquí porque ahora usted sea diputado es a respetar que usted puede andar promoviendo organización de taxis por fuera de la ley, eso sí no lo respetaríamos; pero nunca, nunca ni a usted ni a nadie, menos yo que soy un luchador social de toda mi vida, que creo en la libertad como valor supremo de las personas, de las familias, de las Naciones, voy a combatir a alguien por sus ideas. Eso se lo puedo asegurar.

Creo que usted tiene una información inexacta, en relación a que SETRAVI no ha refrendado el compromiso con NAFINSA. No solamente lo hemos ratificado, diputado, sino lo hemos ampliado y ahora mismo le puedo informar de dos acciones nuevas para que crezca el fondo, hemos recuperado 10 millones del fondo de la administración anterior del licenciado Andrés Manuel López Obrador, cuando era Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, más 1 millón de intereses que generaron esos 10 millones y le hemos dicho a NAFINSA que en lugar de que nos lo devuelva el Gobierno de la Ciudad, los canalice para que siga creciendo el soporte de la línea de crédito que avala la autorización a que nuevos taxis puedan obtener crédito con distintos bancos.

Además el Gobierno de la Ciudad no obstante las difíciles condiciones económicas está incorporando 20 millones adicionales ahora mismo, de tal

forma que 30 millones de pesos nuevos van a permitir que se vuelva a abrir de aquí a finales del año el apoyo para chatarrizar taxis que no han podido concretar su sustitución por la falta del apoyo en los 15 mil pesos.

Con estos dos incrementos a un fondo que ya teníamos establecido con NAFINSA de 450 millones, entonces vamos a poder cerrar el año con aproximadamente un incremento de 2 mil ó 2 mil 500 nuevos apoyos de 15 mil pesos para chatarrizar el mismo número de taxis en al Ciudad de México.

Quiero, diputado, con todo respeto a usted dirigirme personalmente, no lo hago a su bancada ni a su partido, sino a usted personalmente. Yo le digo, mirándolo a los ojos, sabiendo que toda mi vida, y hoy soy un hombre recto, que tiene la cara y las manos limpias; que no hemos recibido comprobación ni dato alguno verídico sobre venta o tráfico de placas.

Las personas que aprovechando algunos medios de comunicación que no ven con simpatía a un gobierno de izquierda en la ciudad, vienen diciendo que en la SETRAVI hay venta de placas. Le puedo asegurar que son el típico ladrón que al ser descubierto grita *agarren al ladrón*, como saben que ya se acabó el tráfico de placas, saben que ya se acabó el tráfico de placas y de concesiones por el programa integral, están presionando, y tenemos presiones de muy diverso tipo y de muy diversos partidos y de muy diversos liderazgos, pero tenemos una instrucción precisa del Jefe de Gobierno de conducirnos con absoluto apego a la legalidad y de respeto a este gremio que efectivamente es un gremio noble al que reconocemos y apreciamos.

Si hay un señalamiento puntual, tenga usted la certeza de que actuaremos, llámese la persona como se llame, tenga el cargo que tenga, dentro o fuera de la SETRAVI. No vamos a poner en tela de duda a un gobierno que encabeza el licenciado Ebrard, que nos ha dado instrucciones precisas de conducirnos con absoluta legalidad, transparencia y honradez, y así lo hemos hecho y así lo vamos a hacer.

Si usted nos aporta pruebas concretas, tenga la seguridad de que actuaremos, pero que nos señalen aquí en la Asamblea Legislativa, en este Recinto que tiene tanta carga histórica, donde se han dicho tantas verdades para el bien de

México, un señalamiento general sobre este tema, me parece otra vez injusto de su parte.

Vamos a cumplir con amparos. Hemos cumplido con todos los amparos que la Corte nos impone cuando son ya en su última instancia. No hemos regateado hasta ahora el cumplimiento de ningún amparo que la Corte nos haya obligado a ello, y no lo vamos a hacer. Podemos estar de acuerdo o no con el resolutivo, pero si es un dictamen definitivo de la Corte, lo vamos a acatar, tenga usted la plena seguridad.

¿Cuándo se cierra el programa? El programa no se ha cerrado porque efectivamente hay un problema de falta de liquidez en un número importante de transportistas que estaban esperando estos apoyos que ahora acabo de informar gracias a la pregunta de usted de que se amplían las condiciones en Nacional Financiera para que entre 2000 y 2500 nuevas unidades puedan concretar su crédito, con el apoyo de los 15 mil pesos puedan chatarrizar sus unidades, puedan adquirir y presentar la unidad nueva y nosotros les entreguemos sus placas, su nuevo Título Concesión y con ello cerrar el programa, que no deberá rebasar con toda seguridad el 31 de diciembre del año en curso.

¿La revista cuándo culmina? Usted sabe que ya culminó y no es posible que se siga pensando que los mexicanos desde que nacemos hasta que morimos estamos acostumbrados a que cada que hay un plazo no importa porque estamos seguros que va a venir un nuevo plazo.

En este caso ya no hubo eso, se puso un plazo suficiente, se venció el plazo, ya no hay prórroga y quien no cumplió con el plazo puede pagar, puede hacer la revista a destiempo, pero obviamente también incorporando el pago de una multa.

¿Cuándo tenemos una reunión de la COMETRAVI? Estamos por concretarla en estos días, probablemente la siguiente semana, y asumo el compromiso de invitarlo con muchísimo gusto, a usted y a los nuevos integrantes de la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa.

¿Qué sucedió con los vehículos para discapacitados? Los que están en condiciones de operar siguen operando en RTP, pero más que hablar de eso,

le he informado de las nuevas condiciones que tienen los nuevos vehículos que RTP ha estado incorporando a la prestación del servicio en la Ciudad de México haciendo un aporte de modernidad, de equidad social y sobre todo de contribución a mejorar las condiciones de equidad en el Distrito Federal, que su Directora, la arquitecta Ariadna Montiel ha encabezado de manera muy decidida.

Muchas gracias, son los comentarios que tenía que hacer.

EL C. PRESIDENTE.- Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Leobardo Urbina Mosqueda.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA *(Desde curul).*- Sí, señor, yo no tengo hermanos que anden vendiendo placas, como dice usted que yo promuevo carros irregulares.

Dos, a mí me gustaría ir con usted personalmente para ver si es cierto que estos créditos de NAFINSA existen al día de hoy. Tantos taxistas que todavía no tienen sus carros, que están sacando créditos por cuenta propia, porque SETRAVI nunca respondió para esos créditos de los compañeros.

En cuestión a la Revista, señor, nunca se había dado en la historia del transporte que nos dieran dos meses para pagar la Revista. Seguramente todo el dinero ocupado en las campañas políticas de su partido hace que hoy los taxistas tengamos que desembolsar en dos meses una cantidad exagerada en el costo de Revista, señor, que para ustedes multas y multas es lo único que hacen bien en SETRAVI.

Por último, quiero decirle que aquí personalmente, como me invita usted a mí, estoy en la mejor disposición de trabajar y hacer grupo, señor, siempre y cuando las cosas sean para bien de los auténticos transportistas y no a los equipos que tiene usted aplaudiendo, que seguramente, y que ya le daré nombres, quiénes son los que están vendiendo la placas, en tiempo y forma, que hay muchos que están aplaudiendo allá arriba.

Gracias, señor.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al diputado Fernando Rodríguez Doval, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRÍGUEZ DOVAL *(Desde su curul).*- Muchas gracias, señor Presidente.

Muy buenas tardes, señor Secretario.

Cuando uno escucha sus palabras uno pensaría que se encuentra en una ciudad que tristemente no existe. Basta que uno salga a la calle para que nos demos cuenta que el transporte público no es tan limpio, seguro, eficiente y rápido como usted nos ha descrito aquí ni tenemos las vialidades casi perfectas de las que ha hablado ni mucho menos una autoridad completamente honesta y transparente en la materia. Esperemos que esto que usted ha mencionado en este informe en efecto pueda ser algún día verdad en esta ciudad.

Quiero comenzar con una pregunta, señor Quintero: ¿No cree usted que existe una contradicción entre estas acciones que usted aquí nos ha platicado, tendientes a promover el transporte público y que vemos bien en Acción Nacional, y la construcción de nuevas vialidades, que en muchos casos han demostrado su ineficacia y que solamente generan e incentivan que se siga utilizando el automóvil?

Hay una vialidad por ejemplo, este puente o distribuidor que se levantó en Avenida Revolución a la altura de Mixcoac, que no solamente no ha resuelto el problema del tránsito en la zona sino que lo ha agravado. Un servidor es diputado electo justamente por ese distrito.

Me llama mucho la atención también, señor Quintero, señor Secretario de Transporte y Vialidad, que en su informe y en su comparecencia, en su mensaje que nos ha dicho aquí hoy en esta Asamblea prácticamente no haya hablado absolutamente nada de las unidades piratas, tan sólo se ha limitado a decir que han sido remitidas 1,200 unidades que prestaban este servicio de manera irregular, el servicio de transporte público, y que han sido remitidas a diferentes depósitos.

Sabemos muy bien que en esta Ciudad de México hay muchos más de 1,200 unidades, vehículos que operan en la más absoluta ilegalidad. Por ejemplo,

¿por qué no nos platica un poco de las Rutas 71 ó 37 que recorren el Eje 5 y Ermita, que son rutas de microbuses piratas, que prestaron apoyo electoral a su partido, a los candidatos de su partido en el reciente proceso electoral y que operan en la más absoluta ilegalidad, por qué no les han hecho operativos?

Por sus respuestas y su atención, señor Secretario, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al Secretario de Transportes y Vialidad para dar respuesta a las preguntas formuladas, hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, diputado Fernando Rodríguez.

Nosotros no vemos que haya una contradicción entre la construcción y ampliación del metraje para tener mayores y mejores vialidades con el proceso, que como hemos informado tiene la ciudad con el acento, derivado de una concepción social, del rol que juega el transporte en la vida de los 22 millones de usuarios que diariamente se movilizan en la ciudad y que el Jefe de Gobierno ha puesto ese acento en este tema, o sea, 22 millones de usuarios de transporte público todos los días.

Entonces, tenemos efectivamente distintas necesidades en la ciudad y obviamente tienen que ser atendidas todas ellas, porque además responden también a necesidades de grupos sociales diversos y a veces contradictorios en sus intereses.

Tenemos un grave problema de crecimiento exponencial casi limitado de vehículos particulares, promedio hasta el año pasado 250 mil unidades cada año a una ciudad que es una cuenca cerrada, entonces tiene un porcentaje de crecimiento muy grande el parque vehicular particular. No se puede decretar que ya no se compren vehículos, es un problema serio. Por aquí andan representantes de las Cámaras, de las empresas, de las industrias que producen vehículos y unidades de transporte colectivo y también están asociaciones y Cámaras de Comercios que los venden, que por cierto se quejan de que en este año tan sólo la industria automotriz ha perdido 150 mil empleos y dejado de vender 1 millón de automóviles en 2009.

Nosotros, el Gobierno de la Ciudad, el Jefe de Gobierno ha sido reconocido por Nacional Financiera justamente, por la contribución gracias a los programas que se tienen en la ciudad de haber contribuido a que no disminuyera más la caída en la venta de vehículos compactos para el taxi, como de autobuses el transporte colectivo y tenemos una carta que le envió la Empresa Nissan al Jefe de Gobierno reconociendo que gracias al Programa de Sustitución del Taxi, 35 mil taxis renovados en 2008.

En Nueva York, esta macrourbe mundial, que tiene 33 mil taxis, comparado con los 35 mil 50 taxis que renovamos en la Ciudad de México sólo en 2008 y viene la comparación para tener idea de la magnitud, del esfuerzo que se ha hecho por los transportistas y por el Gobierno de la Ciudad para este avance.

Entonces, se tiene qué asumir que hay necesidad de seguir atendiendo la ampliación y mejoramiento de las vialidades y de eso ya habló la reunión anterior mi compañero Secretario de Obras, el licenciado Aboitiz y destacar, como lo estamos nosotros haciendo, que el acento principal sin embargo no está ahí, el acento principal del Jefe de Gobierno está en materia de transporte.

Por eso la verdad, insisto, en la injusta apreciación de que el asunto es de cuentas alegres. No, ahí están todos los temas, es irrefutable los datos que estamos dando, ahí está la carta de Nissan, ahí está la carta de Nacional Financiera, para ahí están las unidades en la calle a los ojos de todos.

Entonces, se tiene, diputado, que mantener un equilibrio en la Ciudad para gobernar para todos y en ese sentido es que sigue siendo necesario continuar ampliando y mejorando vialidades y, sin embargo, se tiene que mantener el acento en que crezca mucho más de lo que ha crecido este esfuerzo este aumento del transporte masivo.

Conocemos el tema de las Rutas 71, 79. Hoy en día está la Ruta 71 en plantón desde hace una semana en la SETRAVI; está en plantón. ¿Por qué? Porque quiere que la legalicemos, y no la hemos legalizado, y los compañeros de esta ruta argumentan ser del partido del Gobierno de la Ciudad de México y ello no nos ha llevado a legalizarla, y por supuesto que mientras ellos no reúnan las condiciones, así como los taxis que todavía están prestando el servicio irregular en la calle, no vamos a dar pasos nuevos de regularización.

El programa de regularización para concluir un proceso que se generó durante muchísimos años ya se abrió y dio la oportunidad a un poco más de 22 mil taxistas de pasar de la irregularidad a la legalidad, de pasar de ser sujetos que violaban la ley a sujetos que hoy están en el marco de la ley y son contribuyentes y además con un conjunto de elementos que nos permiten saber quiénes son personas que no sabíamos quiénes eran, qué vehículos tienen, cosa que desconocíamos, qué domicilio particular es de estas personas, cosa que también desconocíamos, y obtuvimos sus 10 huellas dactilares. Todo esto no existía antes de la administración del licenciado Marcelo Ebrard, hoy existe para bien de los usuarios del servicio de taxi como para los propios transportistas como para el propio Gobierno del Distrito Federal.

Yo aprovecho por supuesto para hacer un comentario que no quiero dejar pasar del diputado Leobardo.

Efectivamente, un hermano del servidor al inicio de la administración tenía vínculos con organizaciones irregulares. Nada más que una distinción, diputado. Soy el único político que yo conozco de México que no tapé, sino que destruí la organización del ciudadano Guadalupe Quintero y abrí una averiguación previa para que la autoridad judicial actuara contra la ilegalidad. Eso nos da autoridad moral, nos da autoridad política, y por eso le puedo reiterar que tengo la cara y las manos limpias. Ojalá usted actúe en congruencia.

Diputado Fernando Rodríguez, vamos a mantener nuestra conducta para combatir el pirataje.

Quiero aprovechar de una vez para decirle, tenemos en proceso de dictaminación 7 mil 748 taxis irregulares en los corralones, en los depósitos del Distrito Federal que próximamente serán chatarrizados en su totalidad, porque no va a quedar alimentada la expectativa de que puedan salir para que continúe la irregularidad, para que continúe la ilegalidad. Ya se hizo un programa, ya se dio la oportunidad y es tiempo de que los taxis y el transporte colectivo en la Ciudad sean seguros, sean legales y todos tengamos certeza sobre de ellos.

Este proceso ha sido largo, pero está en la última fase, solamente necesitamos el dictamen del Colegio de Notarios, de que el dictamen a su vez que ha generado el CITEC, un organismo del Instituto Politécnico Nacional, en el que afirma que estas unidades son chatarra, pueda ser certificado por el Colegio de Notarios y publique en medios impresos la Secretaría de Finanzas de la Ciudad para dar una oportunidad de que quien pueda y quiera pagar las multas lo haga, saque el vehículo y quien no pague las multas y no saque el vehículo entonces serán chatarrizados, para cerrar de una vez y para siempre el tema de la irregularidad en el servicio de taxis en la Ciudad de México.

Ese es nuestro esfuerzo y nuestro compromiso, diputado Fernando Rodríguez.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Fernando Rodríguez Doval.

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRIGUEZ DOVAL *(Desde su curul)*.- Señor Secretario, le agradezco su respuesta. Esperemos que esto que usted comenta sobre los taxis piratas verdaderamente se cumpla. Llevamos muchos años escuchando y particularmente a usted diciendo que se van a terminar ya con la ilegalidad y de momento todavía no lo hemos visto. Esperemos que en esta ocasión sí se cumpla.

Coincido con usted y es la postura de Acción Nacional, en que el acento en política de transporte en esta Ciudad tiene que estar en el transporte público. Por supuesto señor Secretario no se puede decretar que ya no se compren vehículos, pero sí existen incentivos y mediante se sigan construyendo más y más vialidades de dudosa eficacia, ciertamente seguirá existiendo un incentivo para seguir utilizando el automóvil.

Entonces es ahí donde cuando en Acción Nacional decimos que no se deben seguir construyendo vialidades que no terminan con el tránsito y que únicamente generan que la gente siga utilizando su automóvil particular en vez de utilizar el transporte público.

Ojalá que esto pueda ser tomado en cuenta en sus políticas integrales de transporte de las que hablaba para que pues podamos mejorar sin duda el tránsito en esta Ciudad.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Finalmente se concede el uso de la palabra al diputado Fernando Cuellar Reyes, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO FERNANDO CUELLAR REYES *(Desde su curul)*.- Gracias diputado Presidente.

Buenas tardes, Secretario.

Sin duda el tema de transporte y vialidad es un tema toral para hablar de la sustentabilidad de nuestra Ciudad. No se puede hablar de una política de gobierno general sin articular este tema tan relevante como es el de transporte y la vialidad. Por eso reconocemos el enorme esfuerzo que ha hecho el Gobierno de la Ciudad y en particular la Secretaría a su cargo.

Creo que ese esfuerzo está reflejado en el conjunto de políticas y de programas que se han estado presentando. Sin embargo por ser justamente un tema de tantos retos, usted mismo ha señalado de manera autocrítica que a veces el esfuerzo y entre más resultados, aparecen más necesidades.

En ese sentido hay una serie de elementos que nos gustaría que usted pudiera aportar. El primero de ellos tiene que ver con la complejidad metropolitana. Es obvio que estamos hablando de una ciudad, de una zona conurbada, de otros Estados, de otros gobiernos municipales y en ese sentido me gustaría que pudiera expresar cuáles han sido los mecanismos de coordinación, la forma en cómo se han ido atendiendo estos elementos metropolitanos con otros Gobiernos Estatales y Municipales. Creo que ese es un elemento que es importante referir como política general de transporte.

Por otro lado, es muy importante que usted nos pudiera referir cuáles han sido los beneficios que en concreto han dado a nuestra Ciudad los corredores para el transporte implementados en el Eje Central, en el Paseo de la Reforma y en Periférico. ¿Qué tipo de estudios y consideraciones se tuvieron para implementar estas vialidades y de ser benéficos para esta Ciudad a qué otros puntos se estaría pensando extender este tipo de programa?

Precisamente en el tema de transporte público el taxi sigue siendo uno de los más socorridos para la ciudadanía como medio de traslado, pero también recordar que este sistema de transporte, este medio de transporte tiene severas críticas respecto a los propios mecanismos de seguridad.

Por eso en este sentido, para tratar de dar solución a los conflictos de falta de certeza jurídica en las concesiones, carencia de un padrón confiable y una flota vehicular obsoleta, con ese diagnóstico usted implementó el Programa Integral del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros. ¿Qué logros específicos ha obtenido con él; cuáles han sido los avances en concreto respecto a este transporte público y cuáles son los retos que se enfrentan?

Finalmente sabemos que existen 17 centros en los que operan programas de capacitación y evaluación para los solicitantes de licencias tipo C. La pregunta es si estos programas que ahí se han implementado han sido renovados; de qué forma los usuarios de transporte público podrían percibir esos resultados.

Por sus respuestas de antemano, muchas gracias señor Secretario.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad para dar respuesta a las preguntas formuladas hasta por 10 minutos.

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

Diputado Cuellar: En la actual administración de la Ciudad podemos afirmar que como nunca se lleva una relación intensa y positiva en la coordinación metropolitana en el Estado de México y más recientemente se ha incorporado a la COMETRAVI el Estado de Hidalgo, que también se integró en su visión más general a la zona metropolitana, así indicada y reconocida ya también por la Cámara de Diputados Federal.

De hecho la próxima semana tenemos una reunión de la COMETRAVI, será en la Ciudad de Pachuca en el Estado de Hidalgo, y quiero reiterar la invitación, lo haremos formalmente pero desde ahora dejo abierta la indicación a los

integrantes de la Comisión de Transporte para que puedan acompañarnos a esta reunión de la COMETRAVI en la Ciudad de Pachuca la semana próxima.

Esta relación nos ha permitido muchas cosas, pero voy a destacar y a subrayar la más relevante y la más reciente. Por la relación positiva que hay entre el Estado de México y el Distrito Federal, particularmente, pudimos convenir algo que no tenía antecedentes en décadas, la salida de Reforma de 2 mil 500 micros y combis de la Ruta 27 del Estado de México.

Ustedes vieron, no hubo marchas, no hubo bloqueos, hubo acuerdo, fue producto de una negociación que llevó muchas reuniones, muchas horas cada reunión, fue compleja, fue difícil, pero la buena relación que hay diría yo no a nivel del transporte, sino entre el Jefe de Gobierno y el Gobernador del Estado de México, se trasmite a otras instancias, en particular a esta área. Entonces yo le puedo decir que es muy intensa, que es positiva, y un ejemplo es éste que les estoy diciendo, que es muy reciente.

En relación a los corredores. Nosotros encontramos un dilema, estaba el proyecto del Metro, el proyecto de Metrobús y la realidad existen en microbús. Un número muy grande, muy numeroso de dirigentes de organizaciones del Transporte Colectivo nos decían, *queremos participar pero no queremos participar necesariamente en los proyectos de Metrobús, sino queremos nosotros mismos mejorar nuestra participación en el medio del transporte*. Entonces producto de muchas reuniones, de muchas discusiones, llegamos a una conclusión en el SETRAVI. Había que plantearle al Jefe de Gobierno que se abriera un espacio nuevo que es el dar la oportunidad que los propios transportistas den los pasos adelante y participen de la modernización y del negocio que es para ellos el transporte en nuevas condiciones, y entonces establecimos dos acuerdos, uno, los dos ya los mencioné, aumentar 50 centavos firmando un compromiso de renovación del parque vehicular, de ir a esquemas de paradas fijas, de tarjetas de prepago y de mejora en la certificación de capacidades y de condiciones médicas.

Esas fueron las bases de la suscripción del convenio y la propuesta a la Asamblea, que ojalá la nueva Comisión de Transporte la recupere porque estamos en tiempo y forma para que de aquí a fin de año se pueda analizar y

dictaminar y en todo caso esa ley pueda proporcionar beneficios a los transportistas a principios de año en 2010, porque hay que reconocer que ellos están ahora padeciendo de un diesel y de unos combustibles que no cesan de crecer en su costo, de los componentes de los vehículos, de las refacciones, siguen aumentando sus costos y es necesario que por ley se establezca algo que es también histórico, que un Jefe de Gobierno está de acuerdo en poner ya en ley que cada año con base en la inflación automáticamente se pueda incrementar la tarifa y no quede sujeta a la buena, regular o mala decisión del Jefe de Gobierno sobre los temas de tarifas.

Esta decisión del licenciado Marcelo Ebrard es una distinción, un reconocimiento al esfuerzo que hacen los 30 mil transportistas de los colectivos, como sea, como estén sus unidades, son parte fundamental de la movilidad de los 22 millones de usuarios.

Entonces está en la Asamblea esa iniciativa y está esperando su dictamen.

Entonces estos hechos pueden contribuir para que los transportistas en esta nueva concepción de corredores, donde no participa el gobierno en infraestructura o en el fideicomiso, sino en los acondicionamientos necesarios para que la prestación del servicio se dé con calidad, como el cuidado del pavimento, los confinamientos o semiconfinamientos, y la regulación, hace posible, como lo estamos viendo en Reforma y lo vamos a ver a finales de año en Periférico, los transportistas por sí solos convertidos en sociedad mercantil, haciendo a un lado la competencia por el centavo, como se llama en el gremio, la disputa de cada pasajero, puedan prestar un servicio digno, eficiente, que los usuarios del transporte estén seguros, estén satisfechos, los transportistas estén convencidos que mejorando sus unidades y sus condiciones pueden participar de un negocio lícito, y la ciudad y el gobierno también gana al tener un transporte ciertamente legal y certificado.

¿Qué certeza jurídica en los concesionarios? Pues en eso estamos trabajando, tenemos ya listo el diagnóstico de las condiciones de la prestación del servicio del colectivo. No queremos desatarlo sino hasta dar por concluido el proceso del Programa Integral del Taxi.

¿Para qué? Para que concluido el tema de taxi podamos concentrarnos en la plena legalización, certificación e incorporación a la modernidad del transporte colectivo hoy existente en la ciudad.

Creo que esta propuesta de corredores está siendo un éxito, de tal forma que ya tenemos a la fecha de hoy 10 solicitudes de 10 organizaciones distintas de transportistas para participar en nuevos corredores.

Entonces creo que es un proyecto, un proceso que se incorpora a los procesos donde participa el gobierno completamente como en el Metrobús, en el Metro, en RTP o de manera mixta en el fideicomiso como es el Metrobús, en este espacio de corredores con participación exclusiva de los transportistas.

Los programas de capacitación. Ayer pudimos ir con los medios de comunicación a que vieran la nueva forma de capacitación verdadera y los exámenes verdaderos que se practican a los transportistas.

¿Qué quedó en claro ayer ante los medios de comunicación? Que hoy en día cualquier transportista que solicita una licencia-tarjetón, que la obtiene es porque resultó apto en la capacidad de conducir un vehículo de transporte público, de taxi o de colectivo y no resultó adicto al alcohol o a las drogas. Esto no sucedía previamente a la administración del licenciado Ebrard, había muchas dudas, había muchos cuestionamientos y con las medidas de dejar que sea la UAM y la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, a través de un fideicomiso particular, el CENFES, quienes realicen estos estudios, ahora los usuarios del transporte público están seguros que quien obtiene la licencia-tarjetón es apto y está lejos de tener adicción al alcohol y a las drogas.

Son las respuestas que le puedo comentar, diputado Cuellar.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Fernando Cuellar Reyes.

EL C. DIPUTADO FERNANDO CUELLAR REYES *(Desde su curul)*.- Gracias, diputado Presidente. Gracias por sus respuestas, señor Secretario.

Ha sido una sesión importante, creo que hay coincidencias en lo general autocríticas de elementos que hay que perfeccionar. Creo que hay una serie de

aspectos que nos llevamos de tarea todos. Es necesario seguir insistiendo en que el asunto de transporte y la vialidad no es un tema sectorial, que debe ser parte de una política integral de sustentabilidad de la Ciudad de México. Creo que en eso coincidimos y creo que ese es el camino que conviene seguir abonando.

Evidentemente los ciudadanos están esperando ese reflejo de esa política integral. El ciudadano no debe ser el que tenga que articular todas estas visiones, todos estos elementos de lo que implica la seguridad pública, con lo que implica el transporte, con lo que implica la vialidad.

En ese sentido, el reto para todos es mayúsculo y también en ese sentido quiero expresarle que hay un reconocimiento por ese esfuerzo y que de manera respetuosa e institucional seguiremos trabajando desde esta V Legislatura para que efectivamente podamos trascender en ese esfuerzo en esta materia del transporte y la vialidad.

Evidentemente hay temas que no se tocaron, en particular hay uno que hemos comentado con varios jefes delegacionales, con varios compañeros diputados respecto a lo que significa el transporte de carga, el transporte en concreto de los tráiler, que hay un abuso también de los particulares y que definitivamente no se vale que estos vehículos se depositen por meses frente a las escuelas, en lugares de inseguridad y que no haya una responsabilidad ciudadana.

En ese sentido, deberemos también avanzar en materias, lo pongo sólo como un ejemplo de lo que muchos compañeros diputadas y diputados, jefes delegacionales han estado planteando que es necesario que esta Comisión, el Gobierno de la Ciudad, y específicamente la Secretaría a su cargo, podamos seguir construyendo una ciudad con mayor sustentabilidad.

Le agradezco. Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado. A continuación se concede el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad con la finalidad de que emita un mensaje final hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Presidente.

Compañeras y compañeros diputados de la Asamblea Legislativa:

Hemos venido aquí a rendir cuentas de nuestro trabajo en el marco de la glosa del informe del trabajo del Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon.

Venimos con la satisfacción de saber que en un tema sumamente complejo, delicado por la enorme cantidad de intereses legítimos y también la enorme cantidad de intereses ilegítimos que lo cruzan, se ha podido dar pasos que son visibles, tangibles y mejor dicho utilizables en la ciudad; se han dado pasos derivado de la concepción de que efectivamente el transporte público no es un asunto de sectores.

Hoy en día podemos afirmar que se reconoce el transporte público como la política pública de carácter social más importante que se está trabajando en la actual administración, porque es la más extendida, porque es la que tiene que ver con más personas. Los 22 millones de viajes-persona al día que se realizan en la ciudad, dan cuenta de la cantidad de personas que pueden ser perjudicadas o beneficiadas dependiendo de la atención a este tema fundamental, que por ello es un tema social y que nosotros lo reconocemos en un marco de equidad, porque quienes lo utilizan son las personas de más bajos recursos, que al no contar con un transporte rápido, cómodo, seguro, no contaminante, que no les ahorra tiempo, sino por el contrario les aumenta el tiempo en sus desplazamientos de manera innecesaria una hora en la mañana y otra hora en la tarde, no contribuye a la calidad de vida de estas personas.

Por ello es este acento que el licenciado Marcelo Ebrard, Jefe de Gobierno, ha insistido en que se ponga en esta materia, porque disminuir hora y media, dos horas, dos horas y media en el tiempo diario de trabajadores o de gente humilde que no tiene vehículos particulares para trasladarse de un punto a otros, de la ciudad o de la zona metropolitana, es un asunto de enorme importancia para un gobierno como el que actualmente dirige la Ciudad de México.

Es muy importante y satisfactorio decir y reconocer aquí ante ustedes que contrariamente a lo que muchas personas nos asesoran y nos decían, dada la

visión y firmeza del Jefe de Gobierno, no se ha esperado concluir los trabajos de un tema para iniciar los de otro.

De tal forma que hoy en día fíjense los temas que se están abordando en la ciudad, al mismo tiempo en un marco de enorme complejidad económica, social, urbana, legal y desde luego política: construcción de la Línea 12 del Metro.

Viene a finales de este año la construcción de la Línea 3 del Metrobús, viene a finales de este año la puesta en marcha del corredor Periférico, del toreo hasta Muyuguarda en Xochimilco, Tlalpan.

Se está trabajando, este año empezará la construcción para tener un cambio radical en lo que son los CETRAM, iniciando por el CETRAM de El Rosario que habrá de cambiar la imagen urbana de manera radical para dar espacio a una zona de movilidad decente, tranquila, segura, conjugada con servicios de distinta naturaleza.

Se está trabajando al mismo tiempo la conclusión del Programa Integral del Taxi para que la irregularidad de un tema, diría yo del tema más político que entramos, que existía cuando entró la actual administración, estamos próximos a su solución final. Todavía quedan taxis irregulares, pero los estamos combatiendo, y el programa ha resultado exitoso desde todos los puntos de vista.

No podemos echarlo a perder y por eso damos garantía de que seremos firmes en la convicción de que la irregularidad sea un mal del pasado y no algo que esté en el presente y futuro de la Ciudad de México.

Estamos trabajando al mismo tiempo los programas de incorporación regulada en vialidades principales como ya está en el Centro Histórico y en Eje Central Lázaro Cárdenas el transporte de carga, después de complejos y largos procesos de negociación con las Cámaras del Transporte de Carga.

Todos estos procesos al mismo tiempo han implicado negociaciones, contradicción de intereses, pero hemos evitado hasta ahora la utilización de la fuerza pública para resolver conflictos sociales, urbanos o de movilidad y del transporte, porque somos un gobierno convencido que el diálogo, que la negociación, que la construcción de puentes para acuerdos, más allá del corto

plazo, más allá de las ideologías y de los partidos para resolver los temas de la Ciudad, son temas importantes y en ello estamos comprometidos y yo tengo instrucciones del Jefe de Gobierno de conducirnos de esa manera.

Por eso, nosotros estamos dispuestos a que la nueva Comisión de Transportes y Vialidad se comprometa y se meta en todos los temas que estamos trabajando de cerca, vigile, supervise, nos diga, nos critique para que cumplamos el objetivo principal de responderle a la Ciudad de México.

Yo estoy convencido que los rezagos que se acumularon en esta materia han estado viviendo un proceso acelerado de superación. No hemos concluido, no mencioné nunca la palabra conclusión. En todos los temas estamos en proceso y requerimos apoyo, ayuda, orientación, por qué no, crítica, si es constructiva, mejor, si es de mala fe pues ni modo hay que cargar con ella, son parte de la política, marca a los que hacen política de mala fe, mas no a nosotros, pero estamos con la voluntad puesta y dispuesta para con todo eso seguir construyendo un transporte que dé orgullo, que dé satisfacción a la ciudad más importante en nuestro país.

Tengan ustedes la seguridad de que en nuestro encargo, hasta el último momento en que nosotros tengamos oportunidad de servir a la Ciudad con esta responsabilidad, lo vamos a hacer con dignidad, con rectitud, con legalidad, con firmeza, para que los programas puedan concretarse en el marco de acuerdos, en el marco de la ley y pensando siempre en el bien de la Ciudad y de las personas que aquí vivimos.

Muchísimas gracias, compañeras y compañeros diputados.

Gracias, señor Presidente, por su autorización a mi participación y muchas gracias por sus opiniones a todas y a todos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Secretario. Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, su asistencia a esta sesión, así como las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece también a los invitados su asistencia a esta sesión.

Se solicita a la comisión designada acompañar al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, a su salida del Recinto cuando así desee hacerlo.

(La comisión cumple su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Continúe la Secretaría con los asuntos en cartera.

LA C. SECRETARIA DIPUTADA ANA MARÍA ESTELA AGUIRRE Y JUÁREZ.- Diputado Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a proceder a dar lectura al orden del día de la próxima sesión.

Orden del día de la sesión ordinaria a celebrarse el día 8 de octubre del presente año:

- 1.- Lista de asistencia.
- 2.- Lectura del orden del día.
- 3.- Lectura y en su caso aprobación del acta de la sesión anterior.
- 4.- Los demás asuntos con que cuente la Secretaría.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO CARLOS ALBERTO FLORES GUTIÉRREZ.-

Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el día jueves 8 de octubre del presente año a las 11:00 horas.

Se ruega a todos su puntual asistencia.

(16:45 horas)

