

DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL

PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES DEL TERCER AÑO DE EJERCICIO

AÑO 3

México, D. F., a 6 de octubre de 1999.

No.10

SESION ORDINARIA

PRESIDENTA

C. DIPUTADA IRMA ISLAS LEON

SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA.	Pag. 3
DECLARACION DE QUORUM.	Pag. 3
LECTURA Y APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR	Pag. 3
ACUERDO DE LA COMISION DE GOBIERNO PARA LA MODIFICACION DEL CALENDARIO DE COMPARECENCIAS ANTE EL PLENO DE LOS SECRETARIOS DE FINANZAS, DE GOBIERNO Y DE TURISMO DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.	Pag. 5
LECTURA DEL ACUERDO DE LA COMISION DE GOBIERNO QUE REGULA LAS COMPARECENCIAS DE LOS SECRETARIOS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.	Pag. 6
COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS. Continua el sumario en página 2.	Pag. 7

LECTURA DEL ACUERDO DE LA COMISION DE GOBIERNO QUE REGULA LAS COMPARECENCIAS DE LOS SECRETARIOS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.

Pag. 36

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.

Pag. 37

A las 11:05 horas

LA C. PRESIDENTA DIPUTADA IRMA ISLAS LEON.-

Proceda la secretaría a pasar lista de asistencia de las ciudadanas y ciudadanos diputados.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO RIGOBERTO NIETO LOPEZ.- Se va a proceder a pasar lista de asistencia de las ciudadanas y ciudadanos diputados.

(Lista de asistencia)

EL C. SECRETARIO.- ¿Faltó alguna o algún ciudadano diputado de pasar lista de asistencia? Señor Presidente, hay una asistencia de 46 diputados. Hay quórum.

LA C. PRESIDENTA. - Se abre la sesión.

Sírvase la secretaría dar lectura al orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Sesión ordinaria, 6 de octubre de 1999.

ORDEN DEL DIA

- 1.- Lista de asistencia.
- 2.- Lectura del orden del día y, en su caso, aprobación del acta de la sesión anterior.
- 3.- Acuerdo de la Comisión de Gobierno para la modificación del calendario de comparecencias ante el pleno de los Secretarios de Finanzas, de Gobierno y de Turismo del Gobierno del Distrito Federal.
- 4.- Iniciativa de reformas al Código Penal para el Distrito Federal, que presenta la diputada María Angélica Luna Parra y Trejo Lerdo, del Partido Revolucionario Institucional.
- 5.- Designación de la comisión de cortesía para recibir al Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Joel Ortega Cuevas.
- 6.- Lectura del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que regula las comparecencias de los Secretarios de Gobierno del Distrito Federal.
- 7.- Comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Joel Ortega Cuevas.
- 8.-Designación de la comisión de cortesía para recibir al Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman.

- 9.- Lectura del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que regula las comparecencias de los Secretarios de Gobierno del Distrito Federal.
- 10.- Comparecencia del Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la secretaría.

Cumplida su instrucción, señora Presidenta.

- LA C. PRESIDENTA.- Se solicita a la Secretaría dar cuenta a la Asamblea con el acta de la sesión anterior.
- EL C. SECRETARIO.- Señora Presidenta, esta Secretaría le informa que ha sido repartida el acta de la sesión anterior a los coordinadores de los grupos parlamentarios, en los términos del artículo 89 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, por lo que se solicita su autorización para preguntar al pleno de la Asamblea si es de aprobarse.
- LA C. PRESIDENTA. Adelante, señor secretario.
- EL C. SECRETARIO.- Está a consideración el acta. No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta al pleno de la Asamblea si es de aprobarse el acta de referencia.

Los que estén porque se aprueba, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie. Aprobada el acta, señora Presidenta.

ACTA DE LA SESION ORDINARIA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL, I LEGISLATURA, CORRESPONDIENTE AL PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DEL TERCER AÑO DE EJERCICIO, CELEBRADA EL DIA TREINTA DE SEPTIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE.

PRESIDENCIA DEL C. DIPUTADO MARTI BATRES GUADARRAMA

En la Ciudad de México Distrito Federal, siendo las doce horas, con cuarenta minutos, del día treinta de septiembre de mil novecientos noventa y nueve, la presidencia declara abierta la sesión, toda vez que la secretaría certifica una asistencia de 50 ciudadanos diputados y que existe quórum.

Enseguida, la secretaría da lectura al orden del día, y habiéndose repartido el acta de la sesión anterior, en los términos del artículo 89 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, a los coordinadores de los Grupos Parlamentarios, sin que motive debate y en votación económica, se aprueba.

El siguiente punto del orden del día es la elección de la Mesa Directiva que coordinará los trabajos de esta Asamblea Legislativa, durante el mes octubre de 1999.

Acto continuo la presidencia instruye a la secretaría proceda a pasar lista de asistencia a efecto de que los ciudadanos diputados depositen su voto en la urna instalada para tal efecto, enseguida la secretaría recoge la votación, obteniendo el siguiente resultado:

Vicepresidente, Miguel Angel Peláez Gerardo, con 52 votos; Fernando de Garay y Arenas, con 52 votos, Esveida Bravo Martínez, con 52 votos, David Sánchez Camacho, con 52 votos.

Secretario, Rigoberto Nieto López, con 52 votos, Arne Sidney Aus Den Ruthen Haag, con 52 votos.

Prosecretario, Jesús Eduardo Toledano Landero, con 52 votos y René Baldomero Rodríguez Ruiz, con 52 votos.

Para la Presidencia dos votos para Hipólito Bravo López, un voto, para Verónica Dolores Moreno Ramírez, un voto para Raquel María del Carmen Sevilla Díaz, un voto para Sara Lygeia Murúa Hernández, y un voto anulado.

Para Prosecretario, dos votos para José Narro Céspedes y dos votos para Alfredo Hernández Raygosa.

Y para Presidente, Irma Islas León, con 51 votos.

Enseguida la presidencia declara que la Mesa Directiva que coordinará los trabajos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, durante el mes de octubre de 1999, queda integrada por los siguientes ciudadanos diputados:

Presidente: Irma Islas León.

Vicepresidente: Miguel Angel Peláez Gerardo.
Vicepresidente: Fernando de Garay y Arenas.
Vicepresidente: Esveida Bravo Martínez.
Vicepresidente: David Sánchez Camacho.
Secretario: Rigoberto Nieto López.

Secretario: Arne Sidney Aus Den Ruthen Hagg. Prosecretario: Jesús Eduardo Toledano Landero. Prosecretario: René Baldomero Rodríguez Ruiz.

La Presidencia declara que en términos de lo dispuesto por el artículo 36 fracción XIV de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, se comunique la integración de la Mesa Directiva electa a la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, al Presidente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal y a los Secretarios de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

Acto seguido la presidencia indica que de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 21 de septiembre en curso, comparece en esta sesión la Secretaria de Desarrollo Social del Distrito Federal, licenciada Clara Jusidman Bialostozky, y para introducirla al salón de sesiones, se designa en comisión a los diputados: Virginia Jaramillo Flores, Margarita Saldaña Hernández, María Angélica Luna Parra y Trejo Lerdo, Esveida Bravo Martínez y José Narro Céspedes.

La Secretaría procede a dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta comparecencia.

Enseguida para ampliar el informe presentado ante esta Asamblea el día 17 del mes en curso, por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, hace uso de la palabra hasta por treinta minutos, la Secretaria de Desarrollo Social del Distrito Federal, licenciada Clara Jusidman Bialostozky.

Una vez que la funcionaria compareciente ha dado lectura a su intervención, en cumplimiento del punto cuarto del acuerdo que norma esta comparecencia, hacen uso de la palabra para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los diputados José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo, Esveida Bravo Martínez, del Partido Verde Ecologista de México, Margarita Saldaña Hernández, del Partido Acción Nacional, María Angélica Luna Parra y Trejo Lerdo, del Partido Revolucionario Institucional, y David Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática.

Enseguida la presidencia solicita al diputado David Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática, así como a los demás diputados que intervengan en la sesión, se ciñan al Acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 21 de septiembre del presente año.

Acto continuo la Presidencia indica a la Secretaria de Desarrollo Social, licenciada Clara Jusidman Bialostozky, pasar a la tribuna a efecto de dar respuesta a las preguntas que les serán formuladas.

Acto seguido, para formular sus preguntas a la funcionaria compareciente, hacen uso de la palabra los diputados, José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo, Esveida Bravo Martínez, del Partido Verde Ecologista de México, Armando Salinas Torre, del Partido Acción Nacional, Jesús Eduardo Toledano Landero, del Partido Revolucionario Institucional, Miguel Bortolini Castillo, del Partido de la Revolución Democrática, quienes al término de las respuestas de la Secretaria de Desarrollo Social, hacen uso de derecho de replica.

Durante la última respuesta de la Secretaria de Desarrollo Social, la presidencia pide a los diputados guardar el debido respeto para escuchar a la Secretaria de Desarrollo Social. Asimismo da lectura al punto séptimo de la parte quinta del Acuerdo que rige estas comparecencias, aprobado por unanimidad en la Comisión de Gobierno y por unanimidad en el Pleno de esta Asamblea, recordándoles a los diputados que al principió de esta comparecencia se dio lectura a dicho Acuerdo, toda vez que esté señala en qué momento, por cuánto tiempo y por qué motivo puede intervenir cada uno de los diputados.

Por lo que de conformidad con lo antes expuesto, pide a la diputada María Angélica Luna Parra y Trejo Lerdo, del Partido Revolucionario Institucional, no interrumpa la respuesta que está dando la licenciada Clara Jusidman Bialostozky, Secretaria de Desarrollo Social del Distrito Federal.

Enseguida la Secretaria de Desarrollo Social del Distrito Federal, continua dando respuesta a la pregunta que le fue formulada.

De conformidad con el punto quinto del acuerdo que norma la comparecencia, hace uso de la tribuna para formular sus conclusiones, la Secretaria de Desarrollo Social, licenciada Clara Jusidman Bialostozky.

La presidencia expresa un breve mensaje y agradece a la Secretaria de Desarrollo Social, su presencia en este recinto, así como las respuestas que se sirvió dar a las preguntas que le fueron formuladas, y solicita a la comisión designada le acompañe a su salida del recinto. Se declara un breve receso.

A continuación la presidencia, levanta el receso y da un breve mensaje en relación a la conclusión de los trabajos llevados a cabo durante su intervención como Presidente de la Mesa Directiva del mes de septiembre de 1999.

En el mismo acto el presidente informa que recibió una propuesta de diversos diputados de distintas fracciones parlamentarias, para trasladar la comparecencia del licenciado Alejandro Encinas Rodríguez, Secretario de Medio Ambiente del Distrito Federal, para la sesión que ocurrirá el próximo jueves 7 de octubre del presente año, con el fin de que cada diputado pueda encontrarse con sus familias, a propósito del sismo ocurrido el día hoy por la mañana, y enseguida instruye a la secretaria consulte al Pleno de esta Asamblea, si están de acuerdo con la propuesta antes descrita. Sin que motive debate y en votación económica se aprueba.

El C. Presidente resuelve: Hágase del conocimiento de la Jefa de Gobierno, para los efectos a que tenga lugar.

Siendo las dieciséis horas con cincuenta y cinco minutos, la Presidencia levanta la sesión y cita para los trabajos que tendrán lugar el próximo día 5 de octubre a las once horas.

LA C. PRESIDENTA.- Proceda la secretaría a dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno para la modificación del calendario de comparecencias ante el pleno de los Secretarios de Finanzas, Gobierno y Turismo del Gobierno del Distrito Federal.

ELC. SECRETARIO.-

CONSIDERANDO

- 1.- Que con fecha 21 de septiembre del año en curso los integrantes de la Comisión de Gobierno sometieron a la consideración del pleno el acuerdo por medio del cual se invita a comparecer a los Secretarios del Gobierno del Distrito Federal ante dicha instancia, mismo que fue aprobado por unanimidad.
- 2.- Que en dicho acuerdo se establece un calendario para la realización de las comparecencias y la mecánica conforme a los cuales se desarrollarían.
- 3.- Que los titulares de las Secretarías de Finanzas y de Gobierno, a las que se había invitado a comparecer, han sido sustituidos, por lo que se hace necesario extender la invitación a los nuevos titulares, a fin de continuar con la glosa del informe del Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Asimismo, no se realizó la comparecencia del Secretario de Turismo en la fecha en que se tenía programada.

Por lo anteriormente expuesto, los integrantes de la Comisión de Gobierno con fundamento en los artículos 10, fracción XX y 41 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 86, 129, 130 y 132 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, someten a la consideración del pleno el siguiente acuerdo:

ACUERDO

Primero.- Se invita a que comparezcan ante el pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal Primera Legislatura, a efecto de que se amplíe el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal el 17 de septiembre de 1999 al Secretario de Finanzas, licenciado Armando López Fernández, y al Secretario de Gobierno del Distrito Federal, licenciado Leonel Godoy Rangel.

Segundo.- Dichas comparecencias se llevarán a cabo el 14 de octubre de 1999, iniciando a las 11:00 horas con el Secretario de Finanzas; concluyendo la misma se continuará con la del Secretario de Gobierno, pudiendo

decretar un receso entre una y otra, a consideración de la Presidencia de la Mesa Directiva.

Tercero.- La comparecencia del Secretario de Turismo del Distrito Federal se llevará a cabo el 12 de octubre del año en curso a las 11:00 horas.

Cuarto.-La mecánica de las comparecencias será la misma que la contenida en el acuerdo de la Comisión de Gobierno, aprobado por el pleno de la Asamblea el 21 de septiembre de 1999, así como sus demás puntos en los que no se opongan a este acuerdo.

Quinto.- Hágase del conocimiento de la Jefa de Gobierno del Distrito Federal este acuerdo.

Dado en la sala de sesiones de la Comisión de Gobierno, a las 6 días del mes de octubre de 1999.

Firman: Diputado Martí Batres Guadarrama; diputado Miguel Hernández Labastida; diputado José Narro Céspedes; diputado Manuel Aguilera Gómez; diputada Sara Castellanos Cortés; diputado René Arce Islas.

Cumplida su instrucción, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- En virtud de que el acuerdo al que se ha dado lectura está suscrito por los integrantes de la Comisión de Gobierno, proceda la secretaría a preguntar al pleno en votación económica si el mismo es de aprobarse.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta al pleno de esta Asamblea si es de aprobarse el Acuerdo de la Comisión de Gobierno. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

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

Aprobado, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Comuníquese a la Jefa de Gobierno del Distrito Federal para los efectos a que haya lugar.

En los términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 21 de septiembre del año en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Joel Ortega Cuevas. Para acompañarlo al interior del salón de sesiones, se designan en comisión de cortesía a los siguientes diputados: José Narro Céspedes, José Luis Benítez Gil, Pablo Jaime Jiménez Barranco, Fernando de Garay y Arenas y Vicente Cuéllar Suaste. Se solicita a esta comisión cumpla con su cometido.

(La comisión cumple su cometido)

ELC.DIPUTADO ARNESIDNEY AUSDEN RUTHEN HAAG-(Desde su curul) Señora Presidenta, ponga orden, por favor.

LA C. PRESIDENTA.- Esta Presidencia solicita a los señores diputados y a los señores reporteros favor de despejar el pasillo central, toda vez que va a dar inicio la comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad. Asimismo, solicita a los visitantes y acompañantes tomar sus respectivos asientos.

Gracias.

Proceda la secretaría a dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma la comparecencia ante este pleno del ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

ELC.SECRETARIO.-

ACUERDO

Primero.-Se invita a los secretarios del Gobierno del Distrito Federal a que acudan a comparecer ante el pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Primera Legislatura, a efecto de que amplíen el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal el 17 de septiembre de 1999.

Segundo.- Cada Secretario del Gobierno del Distrito Federal compareciente proporcionará a los diputados de la Asamblea un informe con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente, para su distribución entre los diputados.

Tercero.- Las sesiones a que se refieren los puntos anteriores, se verificarán a partir de las 11:00 horas en el salón del pleno de la Asamblea.

Para el caso de que dos servidores públicos comparecieran en una misma sesión, al concluir la comparecencia del primero, se continuará con el siguiente compareciente, en el orden que a continuación se señala, pudiendo decretar un receso entre una y otra, a consideración de la Presidencia de la Mesa Directiva: Secretario de Transporte y Vialidad, ingeniero Joel Ortega Cuevas, 6 de octubre.

Cuarto.- La mecánica de la comparecencia será la siguiente:

- 1.- El Presidente de la Mesa Directiva designará para cada caso, la comisión de cortesía que recibirá al Secretario del Gobierno del Distrito Federal correspondiente.
- 2.- El servidor público hará uso de la palabra en la tribuna del recinto legislativo, hasta por 30 minutos para disponer los aspectos generales inherentes a su ramo.

- 3.- Concluida la intervención del servidor público en turno, los grupos parlamentarios por medio de un diputado que previamente acuerden, fijarán su posición en un tiempo que no excederá de 10 minutos desde la tribuna del recinto. El orden de participación será el siguiente: Partido del Trabajo, PVEM, PAN, PRI, PRD.
- 4.- A continuación se iniciará el periodo de preguntas y respuestas por lo cual el Presidente de la Mesa Directiva, otorgará el uso de la palabra a un diputado de cada grupo parlamentario, los cuales formularán sus preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos cada una.

Al final de cada una de ellas, el Secretario hará uso de la palabra hasta por 10 minutos para dar respuesta. Al finalizar el diputado que hubiere formulado la pregunta podrá nuevamente hacer uso de la palabra hasta por 3 minutos, para formular su replica, el orden de los grupos parlamentarios será el siguiente: PT, PVEM, PAN, PRI, PRD.

En este periodo el Secretario se ubicará en la tribuna del recinto legislativo, donde escuchará y dará respuestas a las preguntas formuladas por los diputados desde su asiento.

5.- Al finalizar el periodo de preguntas y respuestas se concederá el uso de la palabra al secretario compareciente para que formule sus conclusiones y dirija un mensaje final hasta por 5 minutos.

Quinto.- Durante la fijación de posturas el Secretario compareciente ocupara el lugar que le asigne la Mesa Directiva.

Sexto.- Al finalizar las comparecencias del día, intervendrá el Presidente de la Mesa Directiva para dar un mensaje final y solicitar a la comisión de cortesía designada acompañe a la salida del recinto, cuando desee hacerlo el secretario, posteriormente de ser el caso, se continuará con los demás asuntos en cartera.

Séptimo.- En la comparecencia, el Presidente no podrá autorizar hacer uso de la palabra a ninguna otra persona que las contempladas en este acuerdo.

Dado en la Sala de Sesiones de la Comisión de Gobierno, a los 21 días del mes de septiembre de 1999.

Firman: Diputado Martí Batres Guadarrama, diputado Miguel Hernández Labastida, diputado José Narro Céspedes, diputada Elva Martha García Rocha, diputado Alfredo Hernández Raigosa, diputado Manuel Aguilera Gómez, diputada Sara Castellanos Cortés, diputado René Arce Islas, diputada Yolanda Tello Mondragón, diputado Francisco Ortíz Ayala.

Cumplida, su instrucción.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor secretario.

Para ampliar el informe presentado ante esta Asamblea el día 17 del mes de septiembre del año en curso, por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, se concede el uso de la palabra, desde esta tribuna y hasta por 30 minutos, al ingeniero Joél Ortega Cuevas, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

ELC. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Señoras y señores legisladores; con su permiso, señor Presidente:

LA C. PRESIDENTA.- Adelante, señor Secretario.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- En cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Gobierno de esta honorable Asamblea Legislativa, de fecha 21 de septiembre de 1999, en el que se regulan las comparecencias de los Secretarios de Gobierno del Distrito Federal, acudo a comparecer ante el pleno de este órgano legislativo, para informar lo relativo al sector transportes y vialidad.

Las acciones que ha realizado la Secretaría durante el último año, encaminadas a mejorar el transporte urbano en la zona metropolitana de la Ciudad de México, inicia con la reestructuración administrativa para preservar la gobernabilidad del sector y dar impulso a la modernización del transporte, la vialidad y los servicios al ciudadano.

El 11 de agosto del presente año se publicó el Reglamento Interior de la Administración Publica del Distrito Federal, en la que se contempla la reestructuración de la Secretaría de Transportes y Vialidad. Esta reorganización administrativa establece la reasignación de funciones de sus direcciones con el objeto de eliminar cargas administrativas que provocaban un relajamiento en la aplicación de la normatividad y un servicio deficiente.

Las reformas en este reglamento señalan que la Dirección General de Transporte, anteriormente Dirección General de Servicios al Transporte, tendrá como única responsabilidad regular las políticas públicas del transporte concesionado de superficie de la ciudad, transfiriendo el resto de sus facultades y responsabilidades a otras direcciones.

El control de la operación de los Centros de Transferencia Modal, paraderos, será asumido por la Dirección General de Planeación y Vialidad, antes Dirección General de Planeación y Proyectos; las oficinas de licencias y control vehicular formarán parte de la Dirección General de Regulación al Transporte, antes Dirección General de Normatividad y Evaluación, y el Transporte Público de Pasajeros Individual, taxi, será regulado a través del Instituto del Taxi.

Con este Instituto, se ofrecerá un trato diferenciado para los operadores y concesionarios de taxis que habían demandado distintas reglas a las aplicadas a los microbuses y se buscarán programas y facilidades que permitan, por un lado, un adecuado desarrollo de este sector y, por otro, cerrarle el paso al servicio irregular.

Dentro del programa de otorgamiento de las 18 mil concesiones para taxis, hasta el momento se han recibido 30 mil 395 llamadas y se han otorgado 22 mil 357 claves; se han programado 8 mil 356 vehículos para pasar la revista vehicular y han cumplido con este requisito 6 mil 644 personas, de las cuales 6 mil 58 ya pagaron sus derechos por concesión. Los titulares de las concesiones que han acudido a recoger sus placas, han sido mil 353.

Ante esta cifra se determinó cerrar el próximo 15 de octubre la entrega de folios que se registran a través de las llamadas telefónicas, con el propósito de concluir la entrega de placas este mismo año.

Calculamos que alrededor de 3 mil 500 personas que circulan con unidades piratas, se acogerán a este programa. Conforme avance el programa de entrega de las 18 mil concesiones, se instrumentarán operativos con la Secretaría de Seguridad Pública para recoger a los taxis piratas que no se acogieron al programa.

Esta reestructuración va de la mano con un sólido marco normativo. El Jefe de Gobierno del Distrito Federal presentó el 21 de abril una iniciativa de reformas a la Ley de Transportes del Distrito Federal, la cual fue aprobada el 30 de abril por esta honorable Asamblea.

Quiero reconocer a todas las fracciones parlamentarias de los partidos políticos representados en esta Asamblea Legislativa, la aprobación por consenso de la Ley de Transportes del Distrito Federal, la cual posibilita la modernización del sector.

Así mismo, derivados de la Ley de Transporte, el 23 de agosto se publicaron los reglamentos para el Servicio de Transporte de Pasajeros, Servicio de Transporte Público de Taxi y Servicio de Transporte de Carga, todos para el Distrito Federal.

Los reglamentos le permiten a los concesionarios tener mayores incentivos para la prestación del servicio y una mejor certeza jurídica, evitando la discrecionalidad de la autoridad; a los usuarios, una mayor seguridad, haciendo hincapié en la atención hacia grupos especiales; y a la autoridad, generar un mayor control y eficiencia en la prestación del servicio. Actualmente se está trabajando en un reglamento para el transporte escolar.

Se implantó la Licencia Unica para Conducir, que unifica el formato de todas las licencias y cuya única diferencia en su contenido es el tipo de licencia; se está trabajando con la Secretaría de Gobernación, para incorporar la Clave Unica de Registro de Población la CURP a las licencias de conducir.

En breve, la Secretaría reiniciará el programa de envío a domicilio de las licencias, para ello, se recuperaron los servidores centrales ALPHA y ENVOY con sus respectivas bases de datos y respaldos históricos con más de 9 millones de datos e imágenes.

La Revista Vehicular para transporte público de pasajeros vence el próximo 29 de octubre y no habrá prórroga. Cabe señalar que en 1998 las rutas 1 y 2 de servicio público colectivo de pasajeros, consideradas como las más importantes de la Ciudad de México, promovieron juicio de amparo en contra de la Revista Vehicular, lo que significa que aproximadamente las 6 mil unidades que representan más del 20% del parque vehicular total de los microbuses, no están obligados a realizar la inspección de las unidades, hecho grave para la seguridad de los usuarios que se transportan en estas rutas.

Durante muchos años se aplicó una política administrativa que concentraba en la Dirección General de Servicios al Transporte, la regulación del transporte concesionado y el cobro 98 de derechos por trámite, esto generó durante muchos años fenómenos de discrecionalidad y relajamiento de la administración pública, problema que se identifica en 3 áreas principalmente:

1.- En las oficinas de licencias y control vehicular, donde existen quejas por solicitud de dádivas para realizar algunos trámites, aunque hay que reconocer que para que haya corrupción, deben existir dos partes.

Para avanzar en la solución de este problema, durante los siguientes 90 días las 35 oficinas delegacionales y módulos de licencia y control vehicular, serán desconcentradas a las delegaciones políticas, por lo que habrá una vigilancia y supervisión más cercana de dichas oficinas. La Secretaria se reservará el control de los archivos informáticos y documentales y la vigilancia de la aplicación a los procedimientos e integración de expedientes, además aplicará procedimientos de mejora continua.

2.- Los excesos del cuerpo de inspección de los servicios de transporte, han sido, durante muchos años, recurrentemente señalados por los transportistas. Actualmente existen 241 inspectores de servicios públicos, los cuales fueron sindicalizados durante la administración pasada. Para

atender esta demanda de transportistas y en estricto apego a su situación laboral, este personal será capacitado y reubicado en distintas áreas de la Secretaría.

La Secretaria de Transportes y Vialidad, creará un nuevo cuerpo de verificadores, cuya función será comprobar que los prestadores de los servicios públicos, mercantil y privado de transporte, se proporcione de conformidad con la normatividad aplicable. La integración de estas unidades se realizará con personal que reúna un perfil específico y sólo actuará con una orden expresa y por escrito que firme la autoridad competente.

3.- En las bases de inspección vehicular (revista), existen quejas de algunos transportistas de que son extorsionados al pasar la Revista Vehicular, debido a que usualmente no traen sus papeles en regla.

Por ello, se publicaron los manuales de revista para que los transportistas conocieran de antemano los requisitos para pasar este trámite. Adicionalmente se está estudiando, junto con la Secretaría de Medio Ambiente, realizar en un mismo trámite la verificación anticontaminante y la revista vehicular.

Por otra parte, se han fortalecido los controles internos y la vigilancia constante para los servidores públicos. La Contraloría General del Gobierno del Distrito Federal ha considerado que además de los mandos medios y superiores, las personas que realicen funciones de trato directo con público queden obligados a presentar su declaración patrimonial.

Asimismo, se han presentado ante la Procuraduría General de la República 31 denuncias penales por delitos de falsificación y uso de documentos falsos, falsedad en declaraciones judiciales y lo que resulte en contra de particulares por haber promovido amparos ante los diversos juzgados de distrito en materia administrativa, con documentos apócrifos. Se continuará aplicando todo el rigor de la ley para castigar aquellas personas que han utilizado durante varios años estas áreas con fines de lucro personal.

Por otra parte, en cumplimiento a una de las funciones principales de la Secretaría, durante el primer semestre de 1999 se llevó a cabo la actualización del Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000 y el estudio para la reestructuración de la red de transporte de superficie de la Ciudad de México, el cual permitió identificar 33 corredores de carácter estratégico, con los cuales se establece la red básica del transporte de superficie.

Actualmente se trabaja con los transportistas para que operen con base en el mercado técnico normativo definido

en los 7 corredores piloto localizados en: Insurgentes, arco sur del Anillo Periférico, Reforma, arco norte del Circuito Interior, el par vial que conforman los Ejes Viales 5 y 6 Sur, Eje Central Lázaro Cárdenas y el Eje 8 Sur.

En coordinación con las Secretarías de Seguridad Pública y de Obras y Servicios se ha realizado la definición de obras de corto plazo para el control de tránsito en 100 intersecciones localizadas en 8 delegaciones y en la modernización y ampliación de la red del sistema integral computarizado de semáforos de la Ciudad de México, que incluye el centro de control y la ampliación de 299 intersecciones al sistema existente, además de la instalación de 20 pantallas informativas.

El pasado 31 de agosto se suscribió un convenio con el Instituto Politécnico Nacional para realizar los estudios técnicos para el mejoramiento integral de 8 intersecciones viales, que comprenden:

Avenida Revolución - Avenida San Antonio, Patriotismo - San Antonio.

Avenida Churubusco - Eje 4 Sur.

Insurgentes - San Fernando - Periférico.

Marina Nacional - Cuitláhuac.

Ermita Iztapalapa - Javier Rojo Gómez.

Vallejo - Montevideo.

Insurgentes - Ticomán - Acueducto.

Insurgentes - Eje 10 Sur.

En materia de infraestructura de apoyo para el transporte público la Secretaría colaboró en la instalación de 2,500 parabuses y con la instalación de 35 casetas para bases de taxis.

La Secretaría de Transportes, a través del Programa Radar de Apoyo Vial, brinda auxilio a los automovilistas en las principales arterias de la Ciudad de México con el objeto de coadyuvar en la agilización de congestionamientos viales en horas pico, cubriendo 50 circuitos en 13 delegaciones del Distrito Federal; también brinda servicios de orientación y apoyo vial vía telefónica, relativo a la localización de puntos específicos y enlace para la canalización de servicios de emergencia y auxilio y ofrece información vial a través de radiodifusoras.

En el periodo comprendido de octubre de 1998 a junio del presente año se realizaron 962 mil 924 servicios de radar vial; 67 mil 619 servicios de radar mecánica y un millón 46 mil 259 de radar comunicación.

Con objeto de garantizar las condiciones operativas de este programa, el 15 de junio pasado se llevó a cabo su reubicación en el módulo ubicado en Monrovia 143.

Respecto a las distintas modalidades de transporte que tiene la Ciudad de México, el transporte de pasajeros concesionados, especialmente el prestado por microbuses, ha distorsionado su función de utilidad pública para convertirse en un sistema anárquico de intereses que buscan por encima de todo la rentabilidad.

El 95% del parque vehicular de los microbuses ya cumplieron su ciclo de vida, por ello se está impulsando el programa de sustitución de microbuses por autobuses. En abril el Jefe de Gobierno dio el banderazo de salida de 100 autobuses que sustituyen a microbuses, se espera que en lo que resta del año se den nuevos banderazos.

En esta sustitución de unidades iniciada de una manera incipiente en 1996, ya se encuentran participando las rutas 1, 2, 3, 4, 18, 26, 50, 85, 110, 111 y 112; la empresa Monte de las Cruces y otras más están en proceso.

Sin embargo, la renovación vehicular enfrenta 4 problemas fundamentales: Los rezagos en la actualización de las tarifas, baja inversión de parte de los concesionarios, nulo financiamiento de la banca comercial al sector, al que no consideran sujeto de crédito, y la existencia de un alto grado de desorganización administrativa, empresarial y sectorial, situación que les ha permitido contar con proyectos debidamente sustentables a mediano plazo.

Para resolver esta problemática la Ley de Transporte considera la creación de un Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, con el objeto de otorgar garantías de crédito a las sociedades mercantiles concesionarias de transporte público y de carga y así garantizar a las instituciones financieras la recuperación de los financiamientos otorgados a estas sociedades.

Adicionalmente se pretende, como ya hemos mencionado, sustituir a los microbuses por autobuses en los 33 corredores más importantes de la ciudad, empezaremos en la Avenida Insurgentes que es el corredor que registra mayor número de autobuses.

Por otra parte, tenemos datos de distintas instancias que señalan que 1,542 vehículos de transporte público han estado involucrados en accidentes durante el primer semestre de 1999, de los cuales los microbuses contabilizan 523 y los taxis 22. Ante esto la DGT ha iniciado 14 procesos de revocación de concesiones, y vemos con preocupación que estos accidentes están

intimamente ligados al estado físico de las unidades que prestan el servicio.

Ante esta situación, a partir del próximo viernes 8 de octubre se iniciará el Programa para el Retiro de los Vehículos Ostensiblemente Deteriorados y Contaminantes, con la detención de los primeros 300 microbuses que saldrán definitivamente de la circulación. Este programa se realizará en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente.

Las placas de estas unidades serán puestas en depósito en espera de que dichos vehículos sean sustituidos por autobuses, y de no presentarse en los términos de ley, será cancelada la concesión. Tampoco está autorizada la repotenciación de microbuses; hasta el momento se han detenido a 10 unidades entre microbuses y autobuses que fueron reconstruidos.

Aunado a esta sustitución de microbuses por autobuses, se encuentra el programa de licitaciones de ruta que se prestará por medio de unidades de mayor capacidad y con las normas ecológicas aprobadas.

En lo que corresponde al período de este informe se emitieron dos concursos para concesionar los módulos 8, 53, 12 y 18 que operan las rutas del servicio público de transporte, los cuales fueron declarados desiertos.

En junio de 1999, el Jefe de Gobierno anuló la revocación de la concesión a Transportes Unidos del Sur y a la Unión de Transportistas del Noroeste Ruta 88, empresas que participaron en 1997 junto con otras 5 en la licitación de otros módulos, pero que al no presentar el parque vehicular en tiempo les fue cancelada la concesión adjudicada en 1997.

Con esta resolución las dos empresas podrán prestar el servicio en diciembre, la primera en 10 rutas que integran el módulo 15 con 64 autobuses, y la segunda empresa en 4 rutas que conforman el módulo 28 con 46 autobuses.

Atendiendo a la experiencia anterior, el Gobierno de la Ciudad de México buscó otro mecanismo para licitar, cambiando el concepto de módulos por rutas y buscando rearticular los sistemas de transporte terrestre en función del Sistema de Transporte Colectivo.

Se busca licitar en total 65 rutas que actualmente opera el Consejo de Incautación AUPR-100, lo que le permitirá a la dependencia fortalecer aquellas rutas que atiende a población de escasos recursos.

El primero de julio se publicó la convocatoria del primer paquete de 17 rutas y el 14 de septiembre se dieron a conocer los resultados y la empresa Autotransporte Monte de las Cruces, resultó ganadora de dos concursos públicos nacionales para obtener en concesión la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en las rutas Contadero-Metro Chapultepec y Centro Comercial Santa Fe, los cuales deberán iniciar operaciones el 11 y 12 de diciembre.

En este primer paquete de licitaciones observamos que aún no existe una cultura de empresa, por lo que se está trabajando con UPIICSA del Politécnico, para elaborar cursos a las empresas transportistas interesadas en concursar con el objeto de profesionalizar las propuestas.

En los próximos días se emitirá un segundo paquete a licitar compuesto por 21 rutas en 11 concursos, el cual está conformado por las 14 rutas que se declaran desiertas y 7 adicionales.

Estrechamente vinculado al transporte concesionado, se ubica a los Centros de Transferencia Modal que son puntos estratégicos ubicados en la ciudad y forman parte de la infraestructura urbana, donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros.

En este sentido hemos iniciado el Programa de Reordenamiento de los Centros de Transferencia Modal, cuyo principal objetivo es mejorar en beneficio de todos los usuarios (pasajeros y transportistas), su funcionamiento. En los Centros de Transferencia Modal de Indios Verdes, Pantitlán, Zaragoza y Martín Carrera, se ha avanzado en el proceso de reubicación y los efectos positivos no han dejado de manifestarse a pesar de lo reciente de las acciones, se observa: mejor circulación interna; optimización de espacios; reducción de conflictos por pasaje y respeto de frecuencias.

Para contribuir al mantenimiento y ampliación de estos centros, se establecieron en el Código Financiero nuevas cuotas por el derecho de uso de Centros de Transferencia Modal, las cuales se están aplicando a partir del primero de mayo.

Es importante avanzar en la coordinación con otras entidades, en especial con el Estado de México. La Placa Metropolitana es uno de los programas conjuntos, los resultados señalan que de un total de 29,000 placas hasta ahora convenidas, se ha logrado la entrega a la fecha de 15,222 placas metropolitanas, encontrándose 1,028 autorizaciones en trámite al mes de septiembre. El programa sigue en marcha con esfuerzos redoblados para concluirse en febrero del año 2000.

El gobierno presta el servicio de transporte a través de tres organismos:

El Servicio de Transportes Eléctricos brinda el servicio de trolebús, tren ligero y autobús articulado y cuenta con un

servicio especializado para las personas con discapacidad y de la tercera edad.

La Red de Trolebuses da servicio en 17 líneas durante 16 horas y 30 minutos diariamente y 5 líneas auxiliares. Con la finalidad de mejorar la calidad y oportunidad del servicio a partir del 15 de diciembre de 1998 se incorporaron a la operación las nuevas unidades serie 9000, asignándose a las líneas Rosario-Metro Chapultepec y Metro Boulevard Puerto Aéreo-Azcapotzalco, incrementando la cobertura en la red en 14.1 kilómetros. Asimismo, el día 20 de febrero del presente año se incorporaron a la línea del Eje Central 40 unidades nuevas, lo cual se tradujo en una mayor disponibilidad en el servicio y, por ende, en un incremento del 25% en la captación de usuarios.

En la primera sesión extraordinaria de 1999 del honorable Consejo de Administración del Servicio de Transportes Eléctricos, se autorizó al organismo contratar la externalización de los servicios de mantenimiento y suministro de refacciones de hasta 289 trolebuses.

Por ello, el 1º.de junio de 1999, se firmó el contrato de mantenimiento integral para 125 y hasta 200 trolebuses de la serie 9000 con la empresa Mitsubishi de México, que entre otros aspectos contempla: una disponibilidad del 90% del parque vehicular asignado; costos aproximados de 21.5% más bajos (estimados al mes de mayo del 99), los que se tendrían que erogar de hacerlo en forma interna; adiestramiento de los trabajadores de Transportes Eléctricos sobre la nueva tecnología utilizada en la fabricación de estos vehículos, al incorporarse a los trabajos de mantenimiento que realizará la empresa contratada; el suministro de las refacciones necesarias y supervisión directa del comportamiento técnico y operativo de dichas unidades en los depósitos de Tetepilco y El Rosario.

Bajo las mismas consideraciones, se autorizó la contratación del mantenimiento externo, preventivo y correctivo, para 89 trolebuses de las series 3200, 4700, 5000 y 7000, contrato que fue adjudicado a la empresa Alsthom Transporte, el 30 de septiembre de 1999. Se estima que este contrato permitirá un ahorro de alrededor de 6.27% en gastos de mantenimiento.

La línea del tren ligero se presta con 16 trenes, 12 de ellos modelo 1990 y 4 de 1995. Durante 1998 se mantuvieron 12 trenes en operación, con los que se transportaron 15.5 millones de usuarios. De enero a agosto de 1999 se registró una demanda de 12 millones de pasajeros, dos millones más que en el mismo periodo del año anterior, producto de la optimización del mantenimiento, del reacomodo de sus horarios para contar con los 16 trenes disponibles en las horas de máxima demanda y del remozamiento de las estaciones.

Actualmente, la red de autobuses cuenta con una flota vehicular de 169 unidades articuladas en 7 rutas para el transporte de pasajeros en general y 20 autobuses tipo metrobús habilitados para atender a personas con discapacidad y de la tercera edad, que dan servicio en 2 rutas, cubriendo una longitud de 472.74 kilómetros.

Como parte de los trabajos que en materia de investigación y avances tecnológicos desarrolla el STE, se encuentran proyectos de uso de combustibles alternos, como: autobús con gas natural comprimido, un minibús eléctrico y el autobús impulsado con celdas de combustible.

A partir del 1º de octubre de 1997 se constituyó un Consejo de Incautación del AUPR-100, quedando bajo su responsabilidad el cumplimiento de las obligaciones pendientes de la administración de Banobras, así como la facultad de reorganizar y ofrecer provisionalmente el servicio de transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México, en tanto se concluyen los procesos licitatorios para la constitución de las nueva empresas que lo sustituirán y asimismo, con el producto del activo y la comercialización de los activos que dispone, pagar a los acreedores laborales como a los concursales, hasta la total liquidación de los créditos y la extinción del organismo.

El Consejo de Incautación del AUPR-100 cuenta con un parque vehicular operable de 860 autobuses, con una eficiencia del 82% de unidades en ruta.

En el periodo comprendido entre el mes de septiembre de 1998 y el mes de agosto de 1999, el Consejo de Incautación transportó 144.2 millones de usuarios, en 135 zonas de escasos recursos económicos de la periferia, cubriendo 96 rutas con 823 autobuses operables en promedio, que conectan con las estaciones del Metro y las vialidades primarias.

Las finanzas propias del Consejo a la fecha se encuentran saneadas, toda vez que han sido cubiertos todos los pasivos derivados de la Sindicatura, estando al corriente de aquello que se está generando por la operación propia del Consejo. En lo concerniente a los pasivos de contingencia se cuenta con los recursos suficientes para cubrirlos en el momento que se requiera.

El Sistema de Transporte Colectivo transportó 1,295.75 millones de pasajeros en el periodo comprendido del 1º.de septiembre de 1998 al 31 de agosto de 1999, sin considerar a las personas con discapacidad, de la tercera edad y derechohabientes de los trabajadores del Sistema que tienen acceso gratuito y que se estiman en 400 mil usuarios diariamente.

Con 222 trenes en operación en promedio diario, se realizaron más de un millón de vueltas y se recorrieron

36,187 millones de kilómetros, ofertando 3,065 millones de lugares, cifra superior en 1.44% respecto al periodo anterior, producto principalmente al aumento de los trenes en operación.

Es importante señalar que la demanda del Metro ha disminuido 1.3% en promedio por año desde 1989 cuando registró la mayor afluencia, esto se debe principalmente a que los flujos de movimientos más densos se realizan entre los puntos más distantes entre sí, debido a la extensión de la mancha urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; la disminución en 1.4 millones la población de 7 delegaciones centrales en el distrito Federal, en las que se localiza el 65% de las estaciones del Metro.

Con el "boom" del transporte concesionado al sustituir las combis por microbuses sin reducir concesiones, se aumentó la oferta del transporte de superficie, y cada año se incorporan 160,000 vehículos particulares, entre otras razones.

Para mejorar los niveles de fiabilidad y eficiencia y seguridad del servicio, se ejecutaron importantes proyectos de modernización que incluyen:

La rehabilitación de 32 trenes modelo MP-68.

La fiabilización de 26 trenes de rodadura neumática modelo NM-73B.

La adquisición de 78 carros, (13 trenes de 6 carros) de rodadura férrea FM-95A.

Estos proyectos se desempeñaron con normalidad hasta febrero de 1999, mes en el cual los proyectos señalados debieron suspenderse temporalmente debido a las dificultades presupuestales provocadas al organismo por la significativa reducción de límite de endeudamiento al Gobierno del Distrito Federal, por el honorable Congreso de la Unión.

Como respuesta a esta situación y a solicitud del Sistema de Transporte Colectivo, la Secretaria de Finanzas autorizó el pasado 30 de junio una ampliación presupuestal por 620 millones de pesos, para dar cobertura a los proyectos especiales y a la adquisición de refacciones.

Adicionalmente estamos trabajando en la licitación pública de los espacios publicitarios, la fibra óptica y la tarjeta inteligente de pago, lo que le permitirá al organismo allegarse recursos y aumentar la calidad y eficiencia del servicio.

El pasado 8 de mayo, se iniciaron las obras para conectar la Línea 5 con la nueva Línea "B", por lo que fue necesario cerrar de manera temporal el tramo integrado de las estaciones de Consulado a Pantitlán. De acuerdo con las estimaciones de la Secretaria de Obras y Servicios, a finales del mes de noviembre próximo entrará en operación la Línea "B" en una primera etapa, en el tramo comprendido entre Buenavista y Villa de Aragón (13 estaciones en el Distrito Federal), con una longitud de 13.5 Kilómetros. El servicio se prestará inicialmente con 13 trenes, de los cuales 11 estarán en operación y 2 en reserva, lo que permitirá tener un intervalo de 4 minutos con 5 segundos entre trenes y transportar alrededor de 180 mil pasajeros diariamente.

Para atender el comercio ambulante que impide el libre tránsito en las instalaciones, a partir del 19 de abril de 1999 se aplicó el Operativo Nueva Imagen para desalojar de los pasillos y vagones a los vendedores ambulantes, se logró la reducción del número de vendedores que se estima actualmente en 1,200 contra 2,000 que se calculaban al principio de la administración.

Para el presente año se tiene considerada la adquisición de un Sistema Integral Computarizado de Video Vigilancia, Control de Acceso y Seguridad, para instalarse en 50 estaciones de la Red de Servicio del Sistema de Transporte Colectivo, en las que se instalarán 1,000 cámaras, las que permitirán incrementar la seguridad del usuario y tener un mayor control de uso de los torniquetes para evitar el fraude.

El Sistema de Transporte Colectivo ha elaborado un Plan de Empresa 2000-2006 a fin de hacer frente a los retos tecnológicos, sociales y financieros de cara al nuevo milenio. El propósito es lograr la modernización del organismo en operación, material rodante, instalaciones fijas y obra civil, además de incluir aspectos de comunicación social, jurídicos, administrativos y financieros.

Para el Sistema de Transporte Colectivo 1999 es un año de gran importancia, ya que se cumplen 30 años de brindar servicio a los que habitamos esta ciudad. A lo largo de estas tres décadas de trabajo ininterrumpido, los habitantes del Distrito Federal no sólo hemos utilizado este medio de transporte, sino que hemos sido testigos de las grandes obras de ingeniería y arquitectura representadas en el Metro.

Señores legisladores:

Hemos entregado a esta honorable Asamblea Legislativa un informe puntual de cada una de las direcciones generales y organismos que integran el sector transporte. Uniendo esfuerzos entre autoridades y legisladores podremos avanzar en la búsqueda de soluciones viales para este sector estratégico de la Ciudad de México.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, señor Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

NUM. 10

En cumplimiento del punto cuarto del acuerdo que norma esta comparecencia, fijarán la posición de sus grupos parlamentarios hasta por 10 minutos los siguientes diputados: José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo; Esveida Bravo Martínez, del Partido Verde Ecologista de México; Octavio Guillermo West Silva, del Partido Revolucionario Institucional; Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional, y Elvira Albarrán Rodríguez, del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra hasta por 10 minutos el diputado José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO JOSE NARRO CESPEDES.- Con su permiso, señora Presidenta.

Compañeras y compañeros diputados; ingeniero Joel Ortega Cuevas, Secretario de Transporte y Vialidad; distinguidos invitados:

El día de hoy nos toca abordar, con motivo de la glosa del informe de actividades presentado por el Ejecutivo, un tema singularmente dificil. Una ciudad de la magnitud del Distrito Federal requiere de múltiples servicios; servicios que, por otra parte, deben ser de calidad, con un alto grado de eficiencia y de economía. Desgraciadamente los capitalinos no contamos con ellos.

Enfrentamos a un problema de transporte que ha sido y es caótico en la Ciudad de México. El día de ayer, en el ayer producto fundamentalmente de la ineficiencia y la corrupción; en el presente, porque ha sido dificil de extirpar lo engendrado durante tantos años, en que la ciudad no era mas que una dependencia del Gobierno Federal, pero también en buena medida porque se ha carecido de políticas adecuadas, de sensibilidad para atender los reclamos ciudadanos o quizá porque resulta más fácil gobernar sin tener fricciones con los grupos políticos de presión.

La Ciudad de México actualmente cuenta con un parque vehicular de más de 3 millones de unidades, de los cuales aproximadamente el 10% corresponden a vehículos relacionados con el transporte público. Además, en la ciudad diariamente circula un número de vehículos provenientes de otras entidades federativas, situación que incide en que los promedios de velocidad de circulación sean apenas de 20 kilómetros por hora.

Es así que del caótico y desordenado crecimiento de la ciudad, hay que añadir problemas de vialidad ocasionados por el alto número de automotores que diariamente circulan, los cuales son sin duda generadores de contaminantes,

considerando para ello que más de un millón de vehículos son modelos anteriores de 1980.

Ante tal panorama y ante la inexistencia de políticas orientadas a dotar a la ciudad de un sistema de transporte público capaz de desalentar el uso del automóvil privado, nos encontramos con su uso intensivo, mismo que trae como secuela la saturación del sistema vial y por ende graves pérdidas económicas, así como altos niveles de contaminación.

En este contexto, uno de los servicios a los cuales el Gobierno del Distrito Federal debió prestar mayor atención es el relacionado con el transporte público, que van desde microbuses, taxis, peseras tipo combi y aquellos servicios pirata, la comisión de incautación de los ex Ruta-100, el Metro y los servicios de transportes eléctricos, que abarcan el trolebús y el tren ligero, y los ramales de transporte que conectan al Estado de México con el Distrito Federal.

La fracción de Partido del Trabajo reconoce que la dependencia a su cargo tiene, como ya lo señalamos, una de las más graves y grandes responsabilidades que resolver: El adecuado funcionamiento y transportación de los capitalinos. Sin embargo, conviene hacer hincapié de que es una de las dependencias donde más se genera la corrupción, tanto interna como externa, pero sobre todo queremos profundizar en la problemática derivada del servicio que prestan microbuses y taxis.

Hemos seguido con gran cuidado, el desarrollo de esa Secretaría a su cargo y nos damos cuenta que aunque pareciera que las cosas están funcionando, no es así, en el anterior informe se nos dio un panorama de lo que se iría, se iría a llevar a cabo en relación a la dotación de placas de taxis.

Vemos con gran tristeza que esta acción no ha resuelto el grave problema que se tiene con los taxis piratas, ya que en vez de regularlos o darles una preferencia abocándose a padrones que se tienen de ellos, se les ha dado oportunidad a aquellos que siendo dueños de flotillas y con la capacidad económica suficiente, sea de los que estén solicitando estas nuevas concesiones.

Seguimos viendo cómo circulan este tipo de vehículos que además de estar irregulares, la gran mayoría son vehículos que se dedican a situaciones ilícitas como es el caso de asaltos a transportes de mercancía de dudosa procedencia y no hay autoridad que los ponga en orden. Ese informe nos dice que se dieron aproximadamente 22 mil claves de las cuales se integraron alrededor de 16 mil expedientes y de todos estos expedientes nada más fueron entregados 1353 juegos de placas.

Esto indica que algo anda funcionando mal, porque en un año de puesto a funcionar el programa de emplacamiento

no se ha cubierto ni siquiera el 10%, si usted dice que en la Ciudad de México existen alrededor de 7,500 unidades irregulares y que más del 50% de estas unidades acogerán el programa de regularización de las 18 mil concesiones, damos por hecho que se aplicará mano dura a la cantidad restante de vehículos piratas, puesto que usted menciona que conforme al programa de avance, se instrumentarán operativos para recogerlos.

Espero que al paso que vamos no lleguemos al término de su gestión, en esa Secretaría sin que se haya llevado a cabo esto.

Con respecto a la normatividad del transporte público, taxi, de pasajeros y de carga, podemos observar que las intenciones y la buena voluntad son demasiadas, sólo hay que ponerlas en la práctica, porque ahí es donde nos damos cuenta que no basta con la buena intención de hacer las cosas, ya que si bien es cierto que en el papel son viables, en la práctica no han funcionado.

Así, nos podemos dar cuenta que el control en algunos de los taxímetros no se lleva a cabo, puesto que los alteran para poder incrementar el costo de las dejadas y con esto incurren en abusos a los usuarios, pues no se cumplen con las normas vigentes, ya que el taxímetro cambia en algunos casos hasta cada 10 segundos.

Nos parece que a la par de la regularización de un número determinado de nuevos taxis, deben en primer término poner en su lugar los que ya existen, porque el simple y modesto usuario cumple con el trato, es decir paga lo que marque el aparato.

Otro de los más graves problemas lo siguen representando los llamados inspectores de servicios, que a diestra y siniestra detienen a todo aquel microbusero o taxista que se encuentran a su paso, para extorsionarlo, ya sea por la falta de la corbata o por algún otro elemento que falte en la unidad que manejan, generando aún más la corrupción.

Cabe recordar que los llamados servicios públicos, durante la administración de Oscar Espinosa Villarreal, fueron claramente fuente de corrupción y no se ha visto que se tomen medidas claras para poderlas combatir.

En su informe nos indica que una de las medidas tomadas para abatir la corrupción, será la desconcentración administrativa, el que las oficinas de licencias y control vehicular quedarán bajo la administración de las delegaciones políticas.

Señor Secretario: Nosotros consideramos que antes de efectuar esta desconcentración, debe depurarse la planta de personal, debe normarse los procedimientos para otorgar los servicios, instrumentarse una adecuada supervisión. En

tanto esto no suceda, no es recomendable la desconcentración administrativa. Desde nuestro punto de vista, es que lo que será desconcentrado, será la práctica de corrupción. Esto es lo que se estará desconcentrando.

También en su informe nos menciona la posibilidad de regularizar el servicio de los bicitaxis, tema que nos parece muy importante, debido a que esto se ha convertido en un grave problema, ya que al no tener un reglamento que lo regule, en algún aspecto tienden a abusar de este servicio, tanto en trato como en tarifas, siendo que cobran conforme se deje el usuario, y no se diga si ofrecen sus servicios a los turistas, a los cuales les llegan a cobrar hasta en dólares.

Aunado a esto, no respetan ninguna señal de tránsito, circulando hasta por encima de las banquetas o en sentido contrario, arriesgando con esto la integridad del usuario y de los peatones, y si alguien les reclama o ellos llegan a golpear a algún vehículo transeúnte, son sumamente agresivos. Es por este motivo que nos pronunciamos por un pronto regulamiento de los bicitaxis.

Por otro lado, sabemos que la falta de seguridad en nuestra capital ha hecho que en muchas colonias se hayan tomado el atrevimiento de cerrar calles, haciéndolas casi privadas y esto trae como consecuencia que los vehículos usen vías alternas, provocando con esto un entorpecimiento de la vialidad.

El Gobierno del Distrito Federal había dicho que estas calles se abrirían, ya que nadie es dueño de las arterias viales, además de ser un acto que agrede derechos constitucionales. Mas no se ha hecho nada al respecto y se siguen cerrando las calles con los consecuentes conflictos viales, o es que hay alguna concesión en especial para aquellas zonas pudientes o con alguna influencia.

Vemos cómo se desalojan calles donde se encuentran los vendedores ambulantes, porque entorpecen la vialidad. Pero vemos como las calles en las colonias pudientes, donde se encuentra la gente más acomodada, no se hace realmente nada porque se siente por parte de las autoridades, porque se protegen aquellos intereses, porque de alguna forma no se quieren afectar aquellos sectores con alta capacidad económica, que son las que fundamentalmente cierran esas calles y las autoridades no han hecho absolutamente nada.

Esto es fundamentalmente lo que queremos comentar.

Muchas gracias.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ.- Con su venia señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA. - Sí, adelante señora diputada.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ.-Honorable Asamblea, ciudadano ingeniero Joél Ortega Cuevas Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, compañeras y compañeros legisladores, ciudadanos funcionarios presentes, señoras y señores.

La fracción parlamentaria del Partido Verde Ecologista de México, le dá la más cordial bienvenida a este honorable recinto legislativo, cuyo objetivo es comparecer a informar sobre sus actividades laborales, de la Secretaría a la que usted dignamente preside. En representatividad y a nombre de los habitantes y ciudadanos de esta Entidad, acudo ante esta tribuna para expresar a usted, de manera responsable y respetuosa, el análisis y las conclusiones en torno a la gestión y política en materia de transporte y vialidad en esta gran ciudad.

Señor Secretario, debo hacer la observación, que sigue siendo caótico y deplorable el tema de transporte y vialidad al igual que en administraciones pasadas, no observándose ningún cambio a la fecha. Quiero hacer mención a una de las últimas frases dichas por el ingeniero Cárdenas: "Es y creo que estoy seguro de esto, lo podemos hacer y estoy seguro de un cosa, que la Ciudad de México no se volverá a gobernar como antes", con este slogan termina en la comparecencia de su 2º Informe de actividades el Jefe de Gobierno, la seguridad expresada me lleva a reflexionar que tuvo un acierto al escoger a sus colaboradores.

La inseguridad que presenta el transporte en la actualidad, cubre las perspectivas mencionadas en el plan de trabajo bienal, ya que lo que se pide es seguridad.

Ingeniero Ortega, lamentamos mucho que sea usted quien venga a comparecer conllevando las fallas de su antecesor, pero también, al tomar usted el cargo se hace responsable de las anomalías de esta Secretaría y que es por todos conocidas.

En el ler Informe de Gobierno del ingeniero Cárdenas, refirió a esta Asamblea que se llevaba un avance del 63% de la Línea B del Metro, quedando acentuado que entraría en operación en el 2° semestre del año de 1999, es decir, de julio a diciembre del año en curso. Esta obra entraría en operación en esta parte, me parece que hay poca seriedad, por favor, la ciudadanía no merece, ni desea escuchar como argumento a esto, la falta de presupuesto.

Ahora bien, el 17 de septiembre del año en curso en esta tribuna el ingeniero Cárdenas manifestó, en su segundo informe, rectificando en la glosa mandada por usted a esta Asamblea Legislativa: "A fines de noviembre se pondrá en servicio la primera etapa, entre las etapas Buenavista - Villa de Aragón, con un total de 13.5 kilómetros".

También manifestó que a esta fracción parlamentaria del Partido Verde llegaron muchas quejas por la mala

organización, planeación en forma incorrecta en el mantenimiento dado al Sistema de Transporte Colectivo Metro, que corre sobre la Calzada de Tlalpan, ya que ocasionó un caos vial, por la que se llevó un deterioro ambiental evidente, máxime que las inclemencias del tiempo de aquel entonces no favorecían en nada la calidad del aire. Así también, ¿podría usted ante esta Asamblea aclarar la acusación de un supuesto fraude en contra de la Secretaría de Transporte y Vialidad en el Departamento de Licencias, de Manejo y Control Vehicular, ingeniero Ortega?

En el rubro de otorgamiento de concesiones, que forma parte de los programas sociales de empleo para los habitantes del Distrito Federal, han llegado quejas a mi módulo de atención ciudadana, que solamente se otorgan las plazas laborables a los afiliados al PRD. ¿Podría explicamos si es que hay algunos otros programas que se escudan en la falacia y clientelismo?

Hablar del transporte y vialidad es muy complejo, cuando habitamos esta ciudad cerca de 20 millones de mexicanos. Desde luego que no escatimamos la poca labor que ha hecho este gobierno, sobre todo en este rubro, pero sí apelamos enérgicamente a la forma en que llegó a gobernar, sin que hasta la fecha lo dicho, lo manifestado en su programa de gobierno se vuelva realidad.

En el Partido Verde nos preocupa la manera en que el transporte y la vialidad no contaminen, de tal manera que es de gran importancia que la reestructuración de esta Secretaría vaya más allá de objetividades, tomando en cuenta el medio ambiente de esta ciudad. Por un lado, estamos de acuerdo que sirva como fuente de empleo, pero por otro no comprendemos la política ciega de otorgar concesiones por doquier para líderes de rutas en contubernio con autoridades del transporte y vialidad.

Los "coyotes" del transporte, los inspectores de vía pública y los "dantes" de los microbuses es otro rubro preocupante donde reina la inseguridad y la anarquía; basta pararse en los módulos de revista vehicular, donde la corrupción y los malos manejos ocasionan grandes pérdidas al erario del Distrito Federal, tal y como lo manifestaron compañeras en esta Asamblea.

De igual forma el constante y creciente parque vehicular de unidades obsoletas, de taxistas tolerados, micros en malas condiciones, camiones de la extinta Ruta 100 en deplorables condiciones ponen en riesgo la seguridad y la vida de los pasajeros, por falta de mantenimiento, a su vez son unidades con alto índice de contaminación, aunado a la falta de educación vial, ecológica y cívica de los conductores.

Por su atención, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, el diputado Octavio Guillermo West Silva, del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO OCTAVIO WEST SILVA.- Muchas gracias, señora Presidenta.

Señor Secretario Joel Ortega:

Los datos de la Secretaría a su cargo revelan que se ha utilizado apenas el 41.5% del presupuesto anual, pero que casi el 25% se ejerció directamente en las oficinas que ahora usted ocupa. Nosotros creemos que eso merece una explicación.

Su antecesor, el licenciado Jorge Martínez y Almaraz expresó aquí hace un año:

"Uno de los proyectos que permitirán reordenar todos los sistemas de transporte en la Ciudad de México es el de la utilización de la tarjeta inteligente, que además de servir como forma de pago presenta posibilidades de control en el sistema de cobro, la utilización de tarifas diferenciadas, billete multimodal, la posibilidad de convenios entre distintos medios y acceso al financiamiento". Y quién sabe cuántas cosas más, adujo.

Ese era uno de los muy pocos proyectos propios de la actual administración, pero no se llevó a cabo. En la estructura del gasto durante 98 el de transporte perdió importancia, pasó de 19.3 a 14.3 en el total ejercido por el gobierno del Distrito Federal, se dejaron de ejercer 3,123.9 millones de pesos de los 8,900 presupuestados, o sea el 35% de lo autorizado y disponible.

Señor Secretario:

El gobierno perredista se destacó en 98 por perjudicar la obra pública, cancelando proyectos, retrasando la construcción de las grandes obras de infraestructura, deteniendo el desarrollo de la ciudad. Durante ese año una de las acciones más importantes en materia de transporte era avanzar 7.2 kilómetros en la construcción de la Línea B del Metro, de los cuales solamente se lograron 3.7 kilómetros; considerando ese bajo ritmo de construcción, el proyecto de la Línea B se concluirá hasta el nuevo milenio.

En contra de las mentiras oficiales y la victimización que tanto gusta simular el gobierno del Distrito Federal, cabe destacar que en el año de análisis, aún cuando los recursos fiscales y de crédito estuvieron disponibles, estos no fueron utilizados por el Gobierno de la Ciudad y en consecuencia la subutilización del presupuesto provocó la postergación o cancelación de diversas acciones sustantivas tanto en el Subprograma 01 Construcción, como en el 02 Conservación y Mantenimiento.

En el caso del Subprograma de Construcción destacan los incumplimientos observados en la adquisición de carros para la Línea A al quedar pendiente la compra del 42.9% de

los carros. La adquisición de 252 carros del Metro para la Línea B se pospuso para el año 2000 y es evidente que se difirió la adquisición de carros, dado el rezago del proceso constructivo.

También se suspendieron los trabajos en el proyecto de construcción de la Línea 8 Sur-Xochimilco. En la adquisición de los 24 carros para la Línea A, la programación se llevó a cabo a consideración del fabricante, quien determinó la entrega de 18 carros más; esto es, aún cuando no se cumplió en tiempo y forma con el programa, el gobierno sí se plegó al parecer del fabricante.

Por lo que se refiere al pago por la adquisición de 200 trolebuses nuevos, se reporta que se recibieron las 75 unidades reprogramadas en los términos del convenio modificatorio del contrato, sin embargo, llama la atención que al mes de septiembre pasado se hubiera realizado un pago por 91.4 millones por 20 carros; mientras que a diciembre se recibieron otros 55 con un gasto de 95.6 millones de pesos, lo que revela indudablemente que se realizó por anticipado el pago total de las unidades, lo que es contrario a la ley.

Cabe aclarar además que se modificó al alcance la meta de septiembre a diciembre de 98, de finiquitar el pago de 200 trolebuses en un período de 3 años, por continuar el pago por la adquisición de 200 trolebuses en un período de 4 años, sin que se expliquen, ni justifiquen las causas de tan grave retraso.

Por lo que se refiere a la reconstrucción de trolebuses se reporta un avance del 83.3% respecto de la meta anual, con un gasto equivalente al 40% del total; pero esta información es incompatible con la reportada al mes de septiembre en la que se consignaba ya un gasto acumulado de 4 millones de pesos, que comprendía los pagos correspondientes del periodo. O sea que, como en muchos otros casos, el área de finanzas miente deliberadamente.

En la construcción de la línea de trolebuses sobre el derecho de vía del ferrocarril México-Cuernavaca se informa que fue suspendido para analizar la factibilidad del proyecto, sin que se expliquen las causas de esta reconsideración.

Por segundo año se afectan los programas sustantivos para el transporte público masivo, ya que de los 1,700 millones de pesos autorizados por el Congreso de la Unión para este mismo ejercicio solamente se han aplicado 204 millones de pesos en la línea B. En este mismo contexto, con la presentación del paquete financiero de este año, se dio paso a una medida claramente populachera, engañosa y absurda al congelar las tarifas del transporte público.

El gasto propio de los organismos y empresas se reduce 5% en términos nominales y 18% en términos reales durante este

año. Las aportaciones provenientes del sector central hacia los organismos y empresas crecerán 39% en términos nominales y 20% en términos reales, de esta forma los contribuyentes tendrán que financiar un subsidio para el transporte vía impuestos y a costa de una menor asignación de recursos. En suma, se cancelan las posibilidades de incrementar el gasto de inversión destinado a ampliar la cobertura de servicios y se da marcha atrás en el esfuerzo histórico por sanearlos financieramente.

Debo recordarle, señor Secretario, que el gobierno le dio un trato desigual al transporte público concesionado cuya tarifa sí se elevó a pesar de continuar inmerso en un profundo desorden en el que impera la corrupción en todos los niveles y que ahora se habrá de agudizar con el otorgamiento de 18 mil concesiones para taxis, sin que se haya resuelto previamente la anarquía y la inseguridad en la continua y creciente y operación de unidades piratas, combis y microbuses que se adueñan de todas las vialidades de esta atormentada ciudad. Esos 18 mil juegos nuevos de placas nunca ha tenido una explicación ni lógica ni satisfactoria, no sustituyen a la planta vehicular irregular conocida como pirata sino se adicionan a la ya existente regular e irregular.

En el otorgamiento de dichos juegos de placas se están registrando múltiples anomalías y casos de corrupción que en breve haremos del conocimiento de la ciudadanía, pero sobre todo queda claro que a este gobierno clientelista no le ha bastado con crear casi 30 mil nuevas chambas en la burocracia y sustituir en sus cargos y empleos a otros casi 40 mil burócratas, no importando si muchos de ellos son expertos en sus áreas, sino que además requiere inventar la necesidad de 18 mil taxis par que su clientela política quede satisfecha.

El transporte de hoy, el transporte público es más que nunca inseguro, ineficiente y desordenado. Si la caída de las metas de mantenimiento en el Metro fue importante en el caso de los carros, más lo fue en los trabajos de fiabilización de carros de rodadura neumática, en los cuales el incumplimiento fue del orden del 76.2, al proporcionar el servicio a sólo 48 carros del modelo NN73B y una meta anual de 189. Todo ello, señor Secretario, tiene ya efectos en los inmediato, basta con observar el aumento de los periodos de recorrido, la frecuencia en las averías y el incremento de trenes evacuados por problemas técnicos en las instalaciones.

Señor Secretario: Mi fracción está perfectamente consciente que usted no ha tenido que ver con la planeación de ese desorden y que además el área a su cargo simplemente es ejecutora del gasto. Pero hay, pues, una política irracional de transporte y vialidad, todo lo que vemos corresponde a ese populismo irresponsable, no hay una visión metropolitana, hay desorden, anarquía, caos, concesiones al perredismo, falta de compromiso con el futuro de la ciudad, afán de capitalizar el resentimiento social, dejar hacer para no tener conflictos, odio a las clases medias, validación de

la irregularidad como en el caso de los tolerados, afán, en fin, de dejar problemas a la siguiente administración; corrupción como en el caso de las licencias de automovilistas. En fin, pues, el rencor social institucionalizado, y del futuro nada y de los derechos ciudadanos nada.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al diputado Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional.

ELC. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO.-Con su permiso, señora Presidenta.

Señoras y señores diputados; señor Secretario: Es una lástima que se utilicen nuevamente estas prácticas que se criticaron hace muchos años y hace unos cuantos también de traer porras, de traer a los funcionarios públicos en lugar de estar trabajando. Creo que estas críticas que hacía el PRD cuando era oposición y hoy utiliza estas prácticas cerrando calles, causando problemas viales, más de los que hay, creo que es algo en lo que debería de reflexionar esta mayoría; porque precisamente esto es lo que ha provocado que la ciudadanía hoy ya no crea en ellos.

Creo que es importante, señor Secretario, que el informe que usted da sea un informe realista, sea un informe apegado a la verdad, porque de otra manera estos informes realmente no sirven de nada. Se anuncian medidas dos o tres días antes de que los secretarios comparezcan y después de una semana se olvidaron todos estos anuncios que se hacen de que seguramente mejorarán las cosas.

En materia de transporte, todos sabemos y todos vivimos en esta ciudad la corrupción tan grande que existe. Yo quisiera que usted más adelante nos informara si realmente se va a combatir la corrupción en esta Secretaría.

En su informe usted reconoce que hay corrupción y dice se está combatiendo ¿Cuándo va a terminar con la corrupción?; porque todos los funcionarios vienen y dicen se está combatiendo la corrupción y pasan los años y la corrupción sigue.

Un Exsecretario de Transporte fue a dar a la cárcel porque esta administración lo acusó de que había corrupción. Yo pregunto, ¿de esta administración algún funcionario tendrá que ir a la cárcel por ser corrupto? Creo que eso valdría la pena preguntarse cuando se reconoce en el informe que hay corrupción, habría que señalar también con nombres quiénes son los corruptos y que no permiten que realmente esta dirección a su cargo o esta Secretaría funcione de una manera mejor.

Usted anuncia que saldrán de la circulación 300 microbuses, lo que no dice es que hay 26,128, a este ritmo

de 300 yo creo que dentro de 6 años, cuando vuelva a ser candidato el ingeniero Cárdenas, no va a acabar de sanearse este Sistema de Transporte tan importante para los ciudadanos

De acuerdo a informes que da la Cruz Roja, en lo va del año ha habido 15,600 accidentados, en este transporte microbuses y combis ha habido 15 decesos ¿qué se va a hacer, señor Secretario, para sanear en realidad este transporte concesionado? Realmente no ha mejorado su situación, vemos que cada día este transporte es más ineficaz, se dan un gran número de asaltos, es inseguro pero, además, algo importante que señalar, es que cuando entró el ingeniero Cárdenas, este transporte costaba 1.50, este transporte hoy cuesta 2.00 pesos, se dijo que se iba a mejorar su calidad, el servicio iba a ser de mucho mejor calidad y vemos que no ha sido así.

Yo quisiera preguntarle, señor Secretario, si es cuestión de dinero o es cuestión de voluntad o es cuestión de capacidad o es cuestión de decisión. Creo que esto es importante y esto es lo que usted nos debe de informar el día de hoy a los diputados, con toda claridad qué es lo que se va a hacer con este transporte.

Ha habido avances, y hay que reconocerlos, el avance se dio en que a hoy tenemos una ley en materia de transporte mucho más eficaz, mucho más realista, mucho más expedita. Tenemos un reglamento que el día 24 de octubre entra en operación. Ojalá y este reglamento realmente se aplique.

El reglamento señala que los microbuseros no podrán circular a más de 60 kilómetros por hora; el reglamento señala que se tendrá que expedir un boleto para garantizar el seguro a las personas que lo aborden; que tendrán que realizar sus paradas en los lugares que son asignados para que hagan las paradas. Ojalá y este reglamento realmente se ponga en práctica y se vigile su observancia, porque de nada sirve que tengamos una mejor Ley de Transporte y que tengamos un mejor reglamento, si es letra muerta, si esto no se aplica, y en esta ciudad hay muchos reglamentos y leyes que no se aplican y entonces de nada sirve, señor Secretario.

En relación al Metro, la capacidad de transportación ha ido disminuyendo, y ha ido disminuyendo porque el Metro prácticamente tiene un nulo mantenimiento. Hay una gran inseguridad, hay ambulantaje, pero, por otro lado, se ha anunciado por el Director del Metro que va a subir el precio de este transporte. El precio de transporte a hoy cuesta 1.50. Creo que debería de informarnos, señor Secretario, cuál va a ser el costo de este transporte y si realmente se justifica, si realmente se va a dar un mejor servicio a los ciudadanos, van a tener mayor seguridad.

En las estaciones del Metro, los hidrantes que están no tienen alimentación de agua, están de adomo. En caso de una emergencia, no se puede hacer uso de ellos, porque en realidad no hay ninguna alimentación de agua a estos hidrantes. Creo que valdría la pena, señor Secretario, que esto se revisara. Las salidas de emergencia tampoco funcionan.

Creo que su comparecencia nos será muy rica y será realmente de beneficio a este órgano legislativo y a los ciudadanos que habitamos el Distrito Federal si se habla con la verdad, con claridad y se reconocen las fallas que hay dentro de esta Secretaría y también que se nos informe de qué manera se van a corregir.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE MIGUEL ANGEL PELAEZ GERARDO.- Tiene el uso de la palabra hasta por 10 minutos, la diputada Elvira Albarrán Rodríguez, del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. DIPUTADA ELVIRA ALBARRAN RODRIGUEZ.-Con su permiso señor Presidente.

Ciudadano ingeniero Joel Ortega Cuevas, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, compañeras y compañeros diputados, señoras y señores.

El entorno del transporte acusa una considerable complejidad en razón de la multitud de intereses y efectos entrecruzados que lo caracterizan, es por ello que hasta ahora aún los buenos planteamientos para modernizarlo quedaron sin posibilidad alguna de aplicación, se desgastaron en incongruencias, en compatibilidades hasta verse después abandonados por la extemporaneidad o por obsolescencia técnica.

La Ciudad de México ha sido objeto de numerosos planes, programas y convenios orientados a mejorar las condiciones en la prestación del servicio, entre otros; programas de reemplacamiento de las unidades de transporte público concesionado de pasajeros, programas de sitios y bases, programa de sustitución de unidades y constitución de sociedades mercantiles, programas de inspección y cambio de modalidad de la revista vehicular, programa para autobús, programa de combate a los vehículos piratas, programas de modernización y mejoramiento de los servicios públicos, programa de combate a la corrupción de sus vertientes preventiva y correctiva, plan integral de transporte 1995-2000.

Planteamientos no han faltado a nuestra ciudad, lo que ha estado ausente ha sido su aplicación y su instrumentación ha sido parcial, fragmentaria, frecuentemente incongruente y casi siempre infructuosa con resultados muy pobres y caros para la ciudad, una secretaría de transportes y vialidad con un esquema de organización inadecuado y viciado, archivos falseados, expedientes manipulados, inventados,

desaparecidos, el procesamiento de la información en forma manual mecánica y dispersa, padrón vehicular no confiable, cifras y logros maquillados, vialidades en pésimas condiciones de rodamiento, semáforos obsoletos, microbuses en malas condiciones y con vida útil concluida, falta de financiamiento y capacitación, anarquía, desorganización y conflictos entre las rutas y paraderos, placas robadas y conflictos de titularidad, transporte pirata y corrupción.

En estas condiciones recibió esta administración el transporte de la ciudad, producto de las malas políticas, económicas y sociales y a la corrupción que se ha vivido en el país durante los últimos 70 años de este siglo, hacen más difícil la solución, dejaron crecer los problemas porque así convenía a los intereses del sistema y los funcionarios en turno que manipularon al transporte como botín político y económico que les redituó grandes ganancias mediante una relación perversa entre la autoridad y algunas cúpulas de transportistas, han impedido el desarrollo del sector.

El entonces Jefe del Departamento del Distrito Federal, Oscar Espinosa Villarreal, puso el ejemplo. Sí, puso el ejemplo a todos los capitalinos, de lo que no se debe hacer: violar la ley. Violó la Ley del Transporte del Distrito Federal de 1995 durante todo su gobierno, por incompetencia y negligencia no publicó en tiempo y forma los reglamentos correspondientes, creando con ello una gran confusión para su aplicación, dejando manga ancha a sus huestes para que hicieran de las suyas. Fue durante esa administración que la corrupción en el transporte se perfeccionó y se institucionalizó.

Así, en este nuevo gobierno democrático, con mujeres y hombres honestos, se dio a la tarea de construir una nueva forma de trabajo que interpretara el bien común por encima de intereses particulares; una forma de trabajo que resolviera de fondo los problemas, con una perspectiva amplia, con una política de puertas abiertas, resaltando la participación del ciudadano en la búsqueda de soluciones y generar con responsabilidad y con apego al marco jurídico, un clima de concordia y respeto, a fin de encontrar en las mesas de negociación una conciliación amigable y una convivencia armónica de los ciudadanos en las vialidades.

Para lograrlo, se puso en marcha el Programa General de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal 1998-2000, que en materia de transporte y vialidad establece, entre otras, las siguientes líneas estratégicas: Reorganizar y modernizar la Secretaría de Transportes y Vialidad, lucha frontal contra la corrupción, mejoramiento de la vialidad, renovar el esquema de transporte público y concesionado, mantener y mejorar el equipamiento urbano, mejorar la normatividad y su cumplimiento real.

Ciudadano Secretario: Hemos revisado, analizado y escuchado con atención y respeto el segundo informe que

presenta usted a esta soberanía, del trabajo desarrollado por la dependencia a su cargo en este segundo año de gobierno.

Quiero expresar a usted, ciudadano Secretario, que en la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, reconocemos el trabajo que el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano en materia de transporte y vialidad dejó para la ciudad; un informe que refleja un arduo trabajo realizado, refleja además a un gobierno comprometido con la ciudad.

A decir de usted, ya se han identificado los problemas, ya se realizaron los estudios y proyectos correspondientes; ya se han trazado las directrices en lo que se tiene que hacer. Ahora los ciudadanos del Distrito Federal queremos resultados; queremos un transporte eficiente, seguro, cómodo y digno para todos.

En dos años, esta administración tiene logros importantes en materia de transporte y vialidad, es un gobierno honesto que trabaja para la ciudad; la lucha contra la corrupción ha dado buenos resultados; se reestructura la Secretaría de Transportes y Vialidad; se constituyó el Instituto del Taxi del Distrito Federal; se trabaja en la modernización del sistema integral computarizado de semáforos; se repavimentaron más de 5 millones de metros cuadrados de vialidad primaria; se reconstruyeron 15 mil 218 metros cuadrados de guarniciones y banquetas de la red vial primaria; se arreglaron más de 2 mil luminarias y se instalaron más de 3 mil en donde se necesitaron; se reconstruyó la señalización vertical y horizontal en más de 74 kilómetros; se mejoró el tránsito de la zona con la construcción de la vuelta inglesa; se ha logrado disminuir de manera importante los niveles de contaminación ambiental de la ciudad. Hoy respiramos un aire más limpio.

La Asamblea Legislativa, Primera Legislatura, dotó al Distrito Federal de una nueva Ley de Transporte que permitirá recuperar el control del sector mediante las siguientes acciones: Obliga al concesionario y permisionarios del transporte público a cumplir con los programas de capacitación establecidos por las autoridades correspondientes; equilibra los derechos con las obligaciones de los conductores de vehículos; se establece un mecanismo administrativo que permite que la concesión sea patrimonio de la familia y no se extinga con la incapacidad física o mental, ni con la muerte del titular; se crea un fondo mediante un fideicomiso para tener recursos financieros que permitirán la renovación del parque vehicular; se establece un capítulo de delitos especiales que tipifica como delito la prestación del servicio de transportes sin contar con una concesión o permiso; es delito también el coyotaje y realizar trámites sin estar debidamente acreditado ante la Secretaría, entre otros muchos beneficios para la ciudad y para los ciudadanos.

Debido al buen manejo de los recursos financieros por este gobierno, se pudieron tomar algunas medidas de protección a la economía familiar al no aumentar las tarifas del Metro y de los transportes eléctricos, manteniendo la tarifa en \$1.50, beneficiando con esta medida a más de 4 millones de personas diariamente.

Así mismo, como homenaje a los hombres y mujeres, adultos mayores, que tanto han dado a la ciudad y a los discapacitados, en gratitud a todos ellos, la ciudad les brinda el ingreso gratuito al Metro y a los transportes eléctricos, beneficiando con esta medida a más de 400 mil personas todos los días.

En este renglón, el Gobierno de la Ciudad debe continuar con la política de apoyar a los que menos tienen, por ello, desde esta tribuna, la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática rechazamos rotundamente el aumento a la tarifa del Metro, porque los problemas del Metro no se resuelven con aumento en la tarifa; primero se tienen que resolver los problemas que ha ocasionado la disminución en el Metro de 700 mil usuarios diarios.

En resumen, el futuro del transporte en la Ciudad de México estará soportado por la coherencia de los proyectos, una vez que se superen los problemas antes expresados; para lograrlo, se requiere redoblar esfuerzos de capacitación y organización; la técnica sin una capacitación y una organización que garanticen las aplicaciones, no tiene futuro. Así mismo, el financiamiento sin organización no tiene presente.

Compañeros legisladores, en los nuevos tiempos democráticos que se viven en nuestra ciudad, se requiere de una gran voluntad política, se necesita de un trabajo conjunto, se necesita del respeto a las instituciones, se necesita de la colaboración de todos los sectores, en donde el gobierno tiene que hacer lo conducente para terminar de una vez por todas con vicios viejos, para generar y garantizar la confianza que demandan los ciudadanos, que es factor fundamental en la solución de los problemas.

Se tiene que continuar con las políticas de protección a la economía familiar, proteger a los que menos tienen. Se tiene que agilizar la aplicación de los proyectos y programas. Se tiene que continuar la lucha para que se asignen más recursos al Metro y transportes eléctricos y que permitan su expansión.

Los ciudadanos que elegimos a este gobierno democrático el 6 de julio de 1997 no nos equivocamos. El sol ha salido para todos, a su paso hay bruma, eso quiere decir que camina y a medida que avanza produce una luz tan clara y limpia que todos los habitantes de México entero podremos ver claramente, que el gobierno democrático del ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano no nos falló.

21

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE. - Se solicita al señor Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, ingeniero Joel Ortega Cuevas, pasar nuevamente a esta tribuna a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas.

Se va a proceder a iniciar la ronda de preguntas al funcionario compareciente. Para tal efecto, harán uso de la palabra hasta por 5 minutos los siguientes diputados: René Baldomero Rodríguez Ruiz, del Partido de Trabajo; Esveida Bravo Martínez, del Partido Verde Ecologista de México: Luis Miguel Ortiz Haro Amieva, del Partido Revolucionario Institucional; Arne Sidney Aus Den Ruthen Haag, del Partido Acción Nacional; Elva Martha García Rocha, del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos el diputado René Baldomero Rodríguez Ruiz, del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Muchas gracias, señor Presidente. Un recién electo Presidente de la República no hallaba qué hacer con su compadre que le había ayudado en su campaña, finalmente se le ocurrió y dijo: "te voy a dar una aduana", y se la dio; pasaron 6 meses, un año y el Secretario de Hacienda fue a ver al Presidente porque no había reporte de la aduana y tuvo que llamar a su compadre y decirle: "qué pasó, - no has reportado" - ¿Entonces, para qué me la diste? Así se daba y se manejaba la Dirección General de Transporte en la Ciudad de México.

Esperemos, señor Secretario Joel Ortega, que frente a la tentación de dar en este caso 18 mil juegos de placas y otro tipo de medidas que se adoptan y se deben adoptar en la Secretaría a su cargo no nos ocurra algo semejante. Creo que hay el proyecto de cambiar las formas de gobernar y de administrar.

Cuando conocimos que usted sería el nuevo Secretario de Transporte y Vialidad recibimos con simpatía su nombramiento, su experiencia y conocimiento sobre los problemas que en esta materia del transporte aquejan a la ciudad nos dieron la convicción de que podía empezarse a poner fin y poner orden a los distintos concesionarios del transporte público.

La empresa de ninguna manera sería fácil, los problemas ahí están, los intereses creados ahí están, sin embargo para cumplir con el requisito de preguntarle a usted y cuestionarlo en relación con algunos aspectos concretos, me permito formular dos cuestiones:

En días pasados funcionarios del Sistema de Transporte Colectivo hicieron el anuncio de un posible incremento en las tarifas. Sabemos las dificultades que tiene el sistema, pero estamos ciertos que el incremento en los boletos no es el camino adecuado, debe buscarse otro tipo de financiamiento, por ejemplo revisar los contratos que pasadas administraciones celebraron con la empresa SARE para el arrendamiento de locales y espacios comerciales.

Tenemos conocimiento que las condiciones establecidas en los contratos son del todo desfavorables para el Metro, ya que la empresa SARE llega a dividir y a subarrendar los locales y espacios obteniendo por ello significativas ganancias de las cuales el Sistema de Transporte Colectivo no participa. ¿Qué nos puede decir al respecto?

Desaparecida la Ruta-100, las colonias más lejanas, señor Secretario, quedaron a expensas de microbuseros y taxistas. ¿Qué solución alternativa, mediante la creación de alguna empresa, inclusive de carácter estatal, para resolver este problema, puesto que los residentes de estas colonias tienen que gastar una buena parte de sus ingresos, que son minúsculos, para realizar su transportación? ¿Qué no acaso estamos dejando con una extraordinaria aplicación de dejar pasar en manos de estos señores a los pobres colonos que no tienen con qué resolver el problema de transporte? ¿Qué alternativa podría plantearse?

Por sus respuestas, muchas gracias, señor Secretario.

LA C. PRESIDENTA. Tiene el uso de la palabra el señor Secretario de Transporte.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Con su venia, señor Presidente.

Señor diputado René Baldomero:

Creo que la anécdota a la cual usted hace referencia, es un punto de reflexión para el manejo de un área complicada en donde la atención al público es frecuente y se multiplica no nada más en la emisión de licencias y placas a particulares, sino que pasa por la atención y regulación del transporte concesionado.

La reestructuración que estamos proponiendo y que entra en ejecución en este mes, es por primera vez terminar de desmantelar la catedral de corrupción que ha sido durante muchos años esa Dirección. Es un asunto difícil, es un problema relevante, en virtud de que en la administración pasada, y ni quiero con ello inculpar a nadie, se cedió en muchos espacios, le voy a platicar dos de ellos que son relevantes:

Por un arreglo con el Sindicato, con las secciones 23 y 28 del Sindicato, no necesariamente con los dirigentes, se estableció que las oficinas de licencias a nivel de jefatura de oficina comenzaran a depender de trabajadores sindicalizados. Como ustedes saben en estas oficinas hay una serie de intereses creados, de cotos de poder que inclusive enlazan relaciones con los medios de comunicación, con algunos periodistas de la fuente policiaca, que durante mucho tiempo encontraron en esto oficinas de renta y que no tenían que ser precisamente recomendaciones presidenciales.

En el caso por ejemplo de los inspectores, un coordinador de asesores y su hermano, el que era director de inspectores, tomaron la determinación de realizar los trámites para poder sindicalizar a todos los inspectores, el día de hoy todos los trabajadores, de los inspectores, pues tenemos que reubicarlos porque no podemos dejarlos sin su fuente de empleo y eso nos genera un problema difícil porque ya se generó un problema de carácter laboral. La propuesta es recapacitarlos y reubicarlos. Pero lo más importante es garantizar que esa dirección que su responsabilidad es llevar al transporte, únicamente lleve el transporte concesionado, es decir, dividirla y quitarle los taxis, llevárnoslos al Instituto del Taxi, retirarle todas las oficinas de licencia y control vehicular, pasarlas a otra dirección y en el mismo acto descentralizarlas con patrimonio y con todo el personal hacia las delegaciones políticas, con el propósito también de fortalecer la reforma política que ustedes llevan a efecto en esta Asamblea.

Por último, también quitar los paraderos; los paraderos en todo caso los transportistas son usuarios de los paraderos. Este gigantismo en el que se trabajó durante muchos años para generar en la Dirección General de Estudios al Transporte, nos ha dado múltiples sorpresas. Entonces yo le puedo garantizar que al término de esta administración, de culminarse todos estos proyectos, de contar con los recursos necesarios para poderlos territorializar, no vamos a tener escándalos de corrupción, porque el programa al cual usted hace referencia, por ejemplo en el caso de 18,000 y que aquí se ha comentado suficientemente, lo está llevando a efecto la Dirección General de Transporte, pero la firma de los títulos-concesión se dan por el Director General del Instituto del Taxi y en consecuencia para poder tener acceso al título de concesión que ha sido un proceso lento y que en ese sentido tiene razón el señor diputado del PRI, sí es relevante destacar que se han revisado cada uno de los expedientes de manera acuciosa, tenemos la certeza de que los papeles que nos han presentado no han incurrido en falsedad, no son documentos apócrifos y en breve todo el conjunto de los 18,000, el listado de los 18,000 folios con las personas a las cuales se les ha asignado un folio, estarán en Internet, por lo tanto cualquier persona que se haya beneficiado en los programas de los 18,000 va a poder acceder por Internet y saber si efectivamente está su placa considerada.

Los intereses en el transporte, los intereses, los férreos intereses que hay en el transporte son intereses históricos.

No escapa a mi memoria dos grandes crisis en el transporte, una de ellas en 1981 cuando se municipaliza el "pulpo" camionero y otra del mismo tenor, en 1995, cuando el gobierno de la ciudad toma la determinación de quebrar a la Ruta 100.

Es difícil plantear un sistema de transporte cuando se tienen dos hechos históricos y quizá en el lapso de la vida de una persona representa un fragmento en nuestras vidas, pero en el caso de la ciudad es un suspiro; dos grandes convulsiones que expresan lo que hoy tenemos en las calles: un transporte anárquico, deficiente y, sobre todo, con grupos en donde muchos de ellos son lidereados por líderes que prohíjan la corrupción y que además no imprimen un nuevo impulso al transporte. Existen grupos perfectamente identificados de transportistas que están impidiendo se concreten los programas de transporte que se han venido haciendo en esta dependencia.

Yo quisiera señalarle un tema que usted ha tocado y que es toral, que es el aumento de las tarifas; sin lugar a dudas esa es una preocupación, la diputada Albarrán lo ha citado también, los compañeros del Partido Acción Nacional se han referido a este tema. Miren, el problema de los subsidios en el transporte es que garantizan sin lugar a dudas que el subsidio que se da a un organismo llegue de manera directa al usuario; pocas cosas, pocos subsidios garantizan tal nivel de direccionalidad y de transparencia en los subsidios; sin embargo, los costos de operación del Metro a este mes reportan, están en 3 pesos y 60 centavos y no contamos con los recursos suficientes para poder afrontar el elevado gasto corriente que tiene este organismo en virtud de la pronta puesta en marcha de la línea B metropolitana.

Si nosotros aplicásemos los montos referidos a la construcción de la línea B, la tarifa que tendríamos que cobrar estaría rasgando aproximadamente los 7 pesos para poder hacer sustentable y poder cumplir con los compromisos en caso que el Metro fuera quien construyera la línea B.

Quisiera decirles que, en ese sentido el Gobierno de la Ciudad tiene muy claro que este es uno de los servicios estratégicos de la ciudad y de que no podemos paralizar el crecimiento y el mantenimiento apropiado de este sistema. Quisiera citarle, por ejemplo, en términos de que el mismo servicio que damos en el Metro se presta en otros Metros del mundo, y quisiera citarle solamente 4 ejemplos que ilustran perfectamente cuál es la diferencia tarifaria a la que nos tenemos que enfrentar: por decirle algo, entre los Metros más antiguos que es el de Bélgica y el de París, en Bruselas la tarifa hoy en día cuesta 1 dólar y 32 centavos; en Nueva York cuesta 1 dólar y medio; en París cuesta un dólar y 30 centavos; en Alemania, en Berlín, cuesta un dólar y 35 centavos. Con lo cual una gran cantidad de estos servicios son de calidad internacional, sus refacciones, muchas de éstas son importadas, y en el caso de la ciudad solamente estamos cobrando 15 centavos de dólar. Eso habla de dos cosas importantes: primero, que tenemos uno de los Metros más eficientes del mundo; segundo, que contamos con una de las tarifas más subsidiadas y que, tengo entendido, la única tarifa que es más baja que la nuestra es la del Metro de Caracas, que es un Metro mucho menor que el de la Ciudad de México.

Ahora bien, usted señala que habría que discutir sobre los ingresos propios. Sí, sin lugar a dudas, suscribimos su inquietud y es justo reconocerlo y así lo transmitiré al Consejo de Administración, la preocupación de esta Asamblea porque se revise el contrato de SARE. A mí me parece, desde un punto de vista revisando los datos, que el gobierno no debería ceder tantos espacios comerciales dentro de las instalaciones del Metro, porque se han excedido en número de establecimientos que expenden alimentos y eso enrarece el aire y contamina, con la mezcla, la debida ventilación del sistema.

Sin lugar a dudas, esto se ha expresado también en otros casos, como ha sido el caso de VISTA y que es elocuente su discusión en tribunales. Sin embargo, también vamos a realizar otra licitación para poder avanzar en la creación de ingresos propios del Sistema de Transporte Colectivo Metro diferentes a la tarifa, que es concretamente el caso de la fibra óptica.

En este sentido, tenemos solicitudes de diferentes compañías, que actualmente ustedes ven que abren el asfalto para hacer el tendido de vía y que bien lo podrían hacer en las canaletas del Sistema de Transporte Colectivo; eso lo vamos a hacer también en el transcurso de lo que resta del año.

Uno de los puntos que usted ha tocado y que resulta relevante es la desaparición de la Ruta 100. Sin lugar a dudas quienes tomaron esta decisión debieron de haber tenido debidamente fundamentados sus elementos para declarar una quiebra sobre un organismo público paraestatal, por insólito que esto parezca. Pero a esto, quiero destacarle que en mi informe hemos señalado que la empresa está saneada. Le toca ahorita en curso al conjunto del Gobierno de la Ciudad, no nada más es una decisión de la Secretaría, sino del conjunto del gobierno, de la Jefatura de Gobierno, decidir si podemos continuar con una mueva compañía que retome los 69 derroteros estratégicos que articulan al Metro y que atienden a 135 colonias de escasos recursos o bien proceder a la liquidación final de este organismo.

Esa es una responsabilidad que no depende únicamente de la Secretaría, insisto, depende de muchas otras áreas, pero sí le puedo informar que nosotros estamos listos para cualquiera de estas dos decisiones que se tomen.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Diputado René Rodríguez Ruíz, ¿desea hacer uso de su derecho de réplica?

EL C. DIPUTADO RENE RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Sí, compañera diputada Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- En consecuencia, tiene el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO RENE RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Desde luego, señor Secretario, yo no cuestionaba el aspecto de si fue justificado o no lo de la quiebra de Ruta 100 y los posteriores acontecimientos que han derivado los problemas, me refería concretamente a poder satisfacer la demanda de transporte de esos residentes o habitantes de las colonias alejadas que quedaron desprotegidos y a expensas de los cobros que les dan gana a los microbuseros a los taxistas y que por consecuencia merman sus ingresos, y también reflexionar en torno a lo que hablábamos. La gente luego dice cuando le dan o le ponen una responsabilidad de un cargo: No quiero que me den, nada más pónganme donde hay; esa es la preocupación.

Al hablar de la descentralización de cierto tipo de actividades de la Secretaría hacia las delegaciones, también nos preocupa que vayan a instalarse cotos de corrupción, separados y autónomos. Habrá que precisar muy bien las responsabilidades y el manejo de todas estas cuestiones por parte de estos organismos descentralizados que se pretende.

Desde luego agradezco las respuestas que nos ha dado a las preguntas y las inquietudes que tenemos. Resulta indispensable elevar un concepto de bien público oponible eficazmente al desenfreno de apetitos individuales y hay muchos en el área que le tocó a usted la responsabilidad atender.

Muchas gracias por sus respuestas.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de palabra, hasta por 5 minutos, la diputada Esveida Bravo Martínez, del Partido Verde Ecologista de México.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Con su permiso, señora Presidenta.

Señor Secretario, ¿Podría explicarnos en términos muy breves cómo es posible que el transporte público, siendo de vital importancia para todos los individuos de esta ciudad, esto sea uno de los mayores rezagos de esta administración?

¿Qué pasa con los taxis piratas que siguen circulando en la Ciudad de México una vez que son remitidos a los depósitos vehiculares y el dueño se arregla con el servidor público y vuelven a circular?, y estos taxis en muchas de las ocasiones son motivo de asalto para la gente que los utiliza.

Los microbuses y peseras son un problema flagrante, no hay una escuela para los conductores, se estacionan a media cuadra, en doble fila y hasta triple, en muchas de las ocasiones producen caos vial, sin importarles el tiempo de los demás y no hay quienes corrijan esta situación.

¿Qué pasa con los 3,000 solicitantes que ya han pasado la revista vehicular y paga sus placas y no se les ha entregado?, pero eso sí hay lugares donde las venden de 5,000 a 25,000 pesos y en muchas ocasiones el personal de la Secretaría de Transporte y Vialidad se encarga de ello? Por otro lado, los trámites son muy burocráticos, lo cual el solicitante tiene que ir cantidad de veces y perder parte del día.

Por último, en materia de transporte, lejos de lo que prometió el gobierno capitalino, ha tenido un retroceso en el sistema de transporte, así como en muchos otros rubros en nuestra ciudad.

¿Por qué no se le ha dado prioridad al transporte, si es fundamental para el desarrollo de nuestra ciudad? ¿Cuál es la posición de la Secretaría a su cargo, respecto a un cuantioso fraude en el cobro de licencias de manejo y control vehicular?

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Con su permiso, señora Presidenta.

Diputada Esveida Bravo:

Creo que hay algunos tópicos en los que hay una coincidencia, respecto a que las mejoras de transporte tienen que venir acompañadas con una mejoría en términos de la calidad del aire y de la protección de la ecología.

Sin lugar a dudas sus reflexiones sobre el transporte público y el rezago en la que éste se encuentra y las condiciones de anarquía y de caos en la que se manejan los microbuses y combis, es un aspecto que nosotros también compartimos. Usted recordará que en la revisión que se hizo de las reformas y adiciones a la iniciativa que presentó el Jefe de Gobierno para reformar la Ley de Transportes, la facultad de supervisar al servicio público del transporte, es ahora facultad de la policía. Por lo tanto, todos los inspectores de Servicios Públicos desaparecerán y se integrarán en otras responsabilidades de la Secretaría, por la condición laboral a la que ya me he referido.

Lo importante aquí es destacar que en el caso de los taxis pirata, ha habido un problema recurrente. Algún diputado

comentaba de que se estaban dando de una manera ligera nuevas concesiones. Esto no es así. Lo único que estamos haciendo es que estamos dando las concesiones que todas las administraciones han dado.

Mire usted, yo fui Director General de Autotransporte hasta mayo de 1994 y cuando yo me retiré del cargo, me retiré, y está en actas de las comparecencias a las que acudí, me retiré con un padrón de 64,500 taxis. Yo quiero que alguien me explique por qué ahora que regreso como Secretario me encuentro que hay 92 mil taxistas. ¿Cuándo convocaron a una entrega pública de concesiones, que este gobierno sí está haciendo.

Yo quisiera señalarle que el programa de las 18 mil lo que busca es simplemente seguir entregando, conforme la densidad de demanda requiere garantizar los servicios individuales en la ciudad, y le voy a explicar por qué es importante que continuemos con este programa.

El problema incide en que estamos atendiendo no las necesidades de la densidad poblacional que vive dentro del Distrito Federal, sino que tenemos que atender a los 28 municipios conurbados que entran al Distrito Federal y que requieren viajes unitarios.

El taxi en muchos lugares es un servicio caro en muchas otras ciudades, es un servicio excesivo en su costo, pero en el caso de la Ciudad de México está muy metido en la cultura de los ciudadanos, y en ese sentido mucha gente combina muy bien el taxi con el Metro inclusive. Entonces, lo que nosotros estamos proponiendo es precisamente, con el programa de las 18 mil, que la entrega sea transparente, que cualquier gente vaya y que pueda acceder a un juego de placas sin necesidad de acercarse a un líder y que el líder lo venga regenteando durante meses para entregarle una concesión.

Sin lugar a dudas estamos enterados de que hay muchas quejas por la saturación de los teléfonos, pero esto ha sido por la enorme demanda que tiene este programa, donde tiene ya más de 29 mil llamadas registradas.

Nosotros, insisto, pondremos en unos días más, después del día 15 que se cierre el programa, todo el listado en Internet, con lo cual no podrá haber gato escondido, pero además le puedo decir que el nivel de precisión que tenemos sobre el levantamiento de datos que se está haciendo sobre el programa, es verdaderamente considerable y ha sido sancionado por un comité adjudicador.

Los asaltos en los taxis es un asunto que nos debe llevar a una preocupación colectiva. No obstante que es importante destacar que han disminuido, no ha sucedido eso en la proporción que quisiéramos, porque las quejas siguen siendo recurrentes, existe una comunicación frecuente con el Procurador de Justicia y con el Secretario de Seguridad Pública tanto para recabar las quejas y denuncias a través de las agencias del Ministerio Público, como realizar los operativos para atacar los puntos donde con reincidencia se cometen ese tipo de ilícitos.

El programa de las 18 mil nos va a permitir atacar el problema de los taxis pirata en una proporción que hasta el momento los inventarios que tiene la Secretaría, consideramos que más de 3,500 taxistas piratas se han acogido al programa y eso va a demostrar una benevolencia.

Vamos a continuar entregando las placas en actos públicos, por eso estos 3 mil que ya pagaron, ya pasaron su revista y ya pagaron su concesión no se les ha entregado, estamos haciendo entregas quincenales, conforme aceleremos los trabajos de comité adjudicado, vamos a empezar a hacer entregas más frecuentes, este fin de semana entregaremos 1000 más, invito cordialmente junto con los diputados que tengan a bien, a que puedan asistir a la entrega de estas placas y podrán ver la transparencia con la que se está haciendo porque le voy a decir un dato relevante, no va a encontrar entregando placas a ningún trabajador sindicalizado o de base de la Dirección General de Transporte; todas las placas las estamos entregando de Gerentes y Directores de área, tanto del Metro, de Transportes Eléctricos del Consejo de Incautación y de la Secretaría, todo el programa lo estamos haciendo con trabajadores de confianza, precisamente para evitar posibles quejas que se puedan generar en desviaciones.

Me señala usted un fraude sobre las licencias que ha sido un tema recurrente en estos últimos días en los medios de comunicación y que distinguidos diputados han seguido este tema, entre ellos el compañero Arne Aus Den Ruthen que ha hecho declaraciones sobre el tema.

Quisiera decirle que tengo aquí copia del oficio que le dirigen al señor Sub-tesorero de Administración Tributaria, lo suscribe el contador público Roberto Muñoz Leos y en lo que le señala que derivado de la auditoría que se hizo a estas oficinas de licencias, se encontró que había una desviación en las cajas de la tesorería relativo a "X" cantidad y que en consecuencia él puede llevar a efecto todas las acciones que determine a través de la contraloría Interna y de esa Subtesorería para que se finque en las responsabilidades correspondientes.

Si usted me lo permite le obsequiaría una copia de este oficio, es un oficio que está signado con fecha 19 de septiembre y que señala con mucha claridad, que esa falla está precisamente entre los cajeros de la tesorería.

Ahora bien, es importante destacar que en cada una de las oficinas de licencias, existe un cajero; ese cajero no es trabajador de la Secretaría de Transportes y sí es trabajador

sindicalizado de la Tesorería, a ese respecto le podría comentar que en cuanto se haga la auditoria y el arqueo de los pagos que se hicieron en el caso de la oficina referida que es la de Aeropuerto y se puede demostrar que hay diferencias entre los pagos emitidos con respecto, no nada más al número de licencias, sino al periodo de las licencias que pudieran ser de 1 año a 5 años, se actuará con toda la energía necesaria como así lo he entregado en mi reporte por escrito.

Si usted me permite y aprovechando que me quedan unos minutos y no abusar del tiempo, quisiera decirle sobre algunos comentarios que usted hizo al fijar posición como representante del Partido Verde Ecologista de México.

Efectivamente estamos preparándonos para recibir la Línea B. Hasta el momento hemos entregado ya 3 trenes del Sistema de Transporte Colectivo, son trenes rehabilitados para iniciar las pruebas. Estos trenes ya se están corriendo en la Línea, la Línea ya fue energizada por parte GCOST y estamos ya en esa fase de prueba.

Sin lugar a dudas, bueno pues esta es una de las obras más importantes. Ojalá que contáramos, como usted lo ha señalado, con que el transporte fuera prioridad de la ciudad y se canalizaran los recursos necesarios para que se contara con la disponibilidad suficiente de recursos para otros proyectos.

Si existe un área que tiene proyectos listos para entrar en funcionamiento, es el área de transportes. Mientras otras dependencias pueden tomar un tiempo entre tener una idea y ponerla por escrito, nosotros tenemos listos los proyectos.

Efectivamente, como usted lo señala, es importante que no frenemos el desarrollo del transporte eléctrico no contaminante y en ese sentido consideramos que existen grandes puntos de confluencia entre lo que es el transporte y la preservación de la calidad del aire de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

En breve, es importante informar, que entregaremos el estudio relativo al impacto de transporte en la calidad del aire de la zona metropolitana de la Ciudad de México que realizó la COMETRAVI, éste un trabajo que viene desde hace mucho tiempo en el seno de esta Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, y con mucho gusto la invitaremos a la presentación, prácticamente está en fase ya de impresión del documento, y el cual arroja bueno datos relevantes por los cuales tenemos que tomar esta decisión de iniciar el proceso del retiro de los microbuses ostensiblemente deteriorados, que por supuesto empezaremos por 300, pero el programa tendrá que irse ampliando conforme vayamos levantando las pruebas plenas que demuestren que esos microbuses ya no cumplen en términos ni de seguridad física y mecánica, ni de mucho menos de la verificación anticontaminante.

Eso sería lo que podría yo informarle al respecto.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Diputada Esveida Bravo, ¿desea hacer uso de su derecho de réplica?

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Sí, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- En tal sentido, tiene el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Respecto a los taxis piratas, cada día son más los que circulan por las calles, pues les conviene arreglarse con el servidor, una vez que fueron remitidos, que adquirir unas placas, por lo que es un círculo vicioso que no se acaba.

Este tipo de anomalías y atropellos se refleja de igual forma en la manera de conducir de los microbuses y camiones. ¿Quién va a poner orden? Si no este gobierno. ¿O de plano tendremos que esperar a la otra administración?

Tal parece que esto de la venta de placas es un negocio redondo del actual gobierno, al igual que la verificación, ya que vemos que cada vez más tienen derecho o se les da placas a quienes hoy se mantienen afuera.

Esperemos, señor Secretario, que en la verdad asuma este papel como debiera ser. Nuestro mandato como representantes termina en abril próximo, y nos daría mucho gusto a los diputados y a la fracción parlamentaria del Partido Verde Ecologista de México, que haya un cambio radical en su despacho.

Por su atención, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos, el diputado Luis Miguel Ortíz Haro Amieva, del Partido Revolucionario Institucional.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO AMIEVA (Desde su curul). - Con su permiso, Presidenta.

LA C. PRESIDENTA. - Adelante, señor diputado.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZHARO AMIEVA (Desde su curul). - Señor Secretario:

Desde que se hizo la emisión de la declaratoria de necesidad para el otorgamiento de 18 mil concesiones adicionales, a nuestro juicio violatoria de la ley, se argumentó que este sería un mecanismo para mejorar el control de quienes proporcionan el servicio de manera irregular.

Usted nos informa en su documento que en la Ciudad de México, según su cálculo, circulan alrededor de 7 mil 500 taxis piratas. Lo cual debo decir, afirmado por usted, resulta francamente preocupante. La pregunta sería, ¿dónde está la autoridad?

Suponiendo aún que estas cifras fueran ciertas, usted nos dice también que 3 mil 500 de ellos se acogerán al programa de regularización, y nos informa que, entonces que menos de la mitad de los piratas van a ser regularizados. Nuestra pregunta, ¿y el resto? ¿No estarán acaso suficientemente irregulares para que puedan acogerse a este programa, o es que ya están debidamente pintados de blanco con franjas amarillas y negras y el escudo del PRD?

¿Por qué unos sí y otros no, señor Secretario?, si se señala que el programa también busca combatir y acabar con los piratas. ¿Cuál sería el compromiso en esta materia?, ¿usted establecería alguna fecha en la que se pueda concluir con los piratas en la calle?. Porque al menos, resulta curioso que el número de concesiones que se señala en la declaratoria, sea dos veces y medio las que usted requeriría para el número de piratas que está señalando.

Nos informa también que los cuerpos de inspección han sido reubicados, sindicalizados y que en su lugar se creará un cuerpo de verificadores ¿ y entre tanto?, entre que no han funcionado estos cuerpos de inspección, por las razones que usted ha argumentado y que se crea el cuerpo de verificación, ¿qué pasa en la calle, señor Secretario?, ¿quién pone orden al transporte en la calle?

Le quisiera pedir que nos informara, qué acciones ha realizado la Secretaría, que no vienen en su informe, respecto a la obligación legal que tiene, de fomentar el uso del seguro obligatorio, del seguro en cada vehículo, perdone usted, del seguro en cada uno de los vehículos que responda por los daños y perjuicios causados a terceras personas.

Se lo pregunto, no sólo porque está señalado como una obligación de la Secretaría en la ley, sino porque además, como usted lo sabe, en la propia ley se señala que este seguro será obligatorio a partir del 2002 y usted coincidirá conmigo que la ciudad requeriría estar preparada para llegar a ese momento. No hay en su informe ninguna actividad en este sentido y quisiera saber si nos puede usted decir aquí cuál es la situación que guarda esto.

Finalmente, los ingresos por servicio de control vehicular para el 99, se estimaron en la Ley de Ingresos en más de 670 millones de pesos, por cierto, algo así como 80 millones menos que en 1998, según la estimación de la propia ley. Usted nos da un rango de septiembre del 98 a agosto del 99, que es un año, no exactamente comparable, pero es un año y nos dice que se generaron ingresos a la Tesorería por este concepto, por poco

más de 85 millones de pesos. ¿Nos podría explicar a qué se debe tal retroceso?, ¿cómo tiene la ciudad expectativa de que el gobierno llegue a la meta original de 670 millones de pesos, si en agosto del 99, incluyendo 4 meses del 98 estamos apenas en 85 millones?.

En 1998 por este concepto se dejó de percibir casi el 27% de lo programado, casi 200 millones de pesos, ojalá nos pudiera usted decir quién o quiénes son los responsables de que el Gobierno de la Ciudad haya dejado de ingresar en la Tesorería, sólo por este concepto, más de 200 millones de pesos el año pasado, que a nuestro juicio representa una grave responsabilidad por omisión.

Señor Secretario, en su informe nos señala usted que se retoma el programa de Licencias por Correo, tan criticado por cierto por su antecesor, y nosotros celebramos que retome ese programa, nos parece que es un reconocimiento tácito al creador de esa idea, que fueron las gentes de la administración de Oscar Espinosa.

Por sus respuestas, gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al señor Secretario de Transporte y Vialidad.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Muchas gracias. Con su venia, señora Presidenta.

Señor diputado Luis Miguel Ortiz, del programa de las 18 mil concesiones, aunado a todo lo que ya informé y que ya señalé, le quiero decir que usted tiene razón cuando señala que para qué hacemos un programa de 18 mil cuando señalamos solamente que hay 7 mil 500 taxis piratas y de los cuales solamente 3,500 se van a acoger al programa y en consecuencia qué pasa con el resto de los 4 mil.

Bueno, el resto de los 4 mil, ustedes lo saben muy bien, están peleando conflictos de titularidad y existen otros, una cantidad importante, unos mil, mil quinientos, que no se podrán acoger al programa de las 18 mil porque tienen vehículos que no corresponden con el vehículo señalado en la convocatoria, que son modelos 1993.

Existe un grupo importante de taxistas que no pueden acceder al programa no por falta de voluntad sino o bien no cuentan con el vehículo referido o bien no cuentan con los 7,400 pesos de los derechos que hay que pagar. Esa es una realidad.

Ahora, ¿qué va a suceder en el momento en que se termine el programa? El compromiso de nosotros es que a partir del mes de septiembre y en los primeros días haremos entregas de mil diarias a efecto de que antes de que termine el 31 de diciembre hayamos acabado el programa y no dejemos un programa de esta envergadura abierto a la

siguiente administración, no es ese el propósito; darnos un tiempo para inclusive mejorar la regulación de este servicio es importante. Lo que va a suceder es que los vehículos que estén circulando de manera irregular y que no porten placas serán retirados de la circulación, con la ley en la mano.

Hay un grupo importante de organizaciones que usted conoce que son organizaciones que están amparadas y que estas organizaciones que están amparadas suman cerca de 1,500, 1,700 taxistas y en consecuencia esos taxistas, bueno, pues, habría que revisar cuál es la situación de estos amparos porque ha sido una lucha histórica el que la autoridad regula, regulariza y otra vez los taxistas van y se amparan, los jueces conceden este tipo de amparos y en consecuencia pues la irregularidad parece prohijada por los propios actos de gobierno.

Lo que sí es de que estos vehículos los tenemos que identificar y tenemos que ponerles alguna señalización porque si tienen una suspensión administrativa, no hay ningún caso de suspensiones definitivas, los tenemos que respetar, pero sí es un problema lacerante que se expresa no nada más en los taxistas sino que lo vemos en un número importante de establecimientos mercantiles que están amparados, de antros en la Colonia Cuauhtémoc que también están amparados, o sea hay una cantidad importante. Lo que sí le puedo decir es de que tenemos una relación exacta de los vehículos que están amparados y que caerán en esta situación.

Sí creo que de todas maneras bajo esta situación aún los taxistas que no pudieran tener los recursos económicos tanto para pagar la concesión, que es una concesión cara, o los taxistas que no pudieran tener sus recursos para renovar su flota vehicular, se hiciera algún programa específico para ésta gente, son ciudadanos comunes y corrientes, yo he platicado con muchos de ellos cuando les detenemos las unidades y lo que reflejan es las disparidades que tiene esta gran urbe, que es la Ciudad de México.

Con respecto a los inspectores es un proceso en el que estamos. Nosotros recibimos 300 inspectores, hemos logrado desconectar 60, el propósito es de que muchos de estos pasen a cumplir otras funciones en paraderos, en otro tipo de actividades que no tengan que ver con la inspección.

El problema del grupo, es un grupo formado por ex agentes judiciales, por ex ministerios públicos, por ex policías, es un grupo que no obstante que en muchos operativos, lo puedo decir claramente, se la juega, porque tampoco los microbuseros son unas damas de la caridad ni podemos llegarles tampoco con un ramo de flores a decir que pare su unidad porque lo vamos a conducir al corralón, es importante que respetemos sus derechos laborales que tienen otorgados.

En ese sentido, nosotros contamos con 50 plazas para iniciar el programa de verificadores. Este programa de verificadores buscaremos otro perfil muy similar al del programa radar y después estaremos entregando cuentas respecto a esta situación.

¿Cómo estamos o qué vamos a hacer para ir retirando la presencia de los inspectores, sobre todo en los operativos de vialidad, que ustedes observan los más importantes en aquellos núcleos o nudos viales o ingresos de la ciudad de las carreteras federales? Poco a poco la policía irá tomando el control de esos operativos y nosotros iremos retirando por grupos a este cuerpo de inspectores. Toda esta operación el compromiso es de que antes de que termine este año habrá desaparecido la totalidad del cuerpo de inspectores.

Del seguro obligatorio a lo que usted se refiere, comparto con usted la preocupación, lo hemos señalado en diferentes ocasiones que es importante encontrar la forma en la que se obtenga un seguro obligatorio para los vehículos particulares; sé que es un tema polémico que ha causado controversia entre las diferentes fracciones parlamentarias representadas en este cuerpo legislativo, pero creo que es importante que no nos rezaguemos de una decisión de esta envergadura, como se ha tomado en otras ciudades, como Guadalajara, donde ya entraron en función, y en Tijuana, donde está próximo a entrar en calendario; estamos ahí en falta, me comprometo que a través del Comité de Seguridad Vial, que en breve se instalará, revisemos cómo haremos para generar una campaña de difusión de concientización sobre este programa.

Del control vehicular de los datos que señala, no conozco y no tengo a la mano el dato que usted me pide exactamente. Lo que sí le puedo decir es que este año tuvimos mejor recaudación considerablemente que el año pasado; las causas y las razones son obvias y obedecen sobre todo al retomar el control de los sistemas informáticos, tanto de expedición de licencias como de emisión de placas y de tarjeta de circulación a cargo de la Secretaría.

Si usted me dice que yo le señale responsables, señor diputado, con respeto y aprecio le informo que no es mi facultad señalar responsables, eso le ruego que se lo pregunte al señor Contralor General.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Diputado Luis Miguel Ortiz Haro, ¿desea hacer uso de su derecho de réplica?

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO (Desde su curul).- Sí, Presidenta, gracias.

Señor Secretario:

Le agradezco las respuestas y quisiera solamente dejar tres reflexiones finales que me parecen, en el futuro nos podrían servir para avanzar en este asunto.

El primero. La preocupación real, y lo hemos comentado públicamente y en privado, respecto del asunto de la declaratoria, es cómo estamos, cómo definió la Secretaría, no entonces a su cargo, pero hoy a su cargo, y estamos hablando con instituciones, no con personas, cómo definió que necesitaba la ciudad 18,000, cuando usted hoy mismo en los periódicos señala que tenemos las vialidades saturadas. Si efectivamente el programa resuelve el problema o estamos sólo saturando la vialidad por pagar cuentas que no son incluso suyas, sino de quienes estaban antes que usted en el cargo.

Por el otro lado, recibo con mucho gusto su propuesta de diseñar acciones de fomento al uso del seguro y ojalá la propia Asamblea se pudiera sumar, como usted, nosotros como fracción lo haríamos para diseñar este tipo de mecanismos y dejar a la ciudad preparada para entonces.

Finalmente, usted me señala que hay una mejor recaudación en 99 que en 98 por este concepto y ojalá pudiera hacernos llegar su argumentación por escrito, porque con lo que usted tiene en el informe no se sostiene de ninguna manera lo que me dice.

Usted señala que entre septiembre de 98 y agosto de 99 ha ingresado por ese concepto a la Tesorería 85 millones de pesos.

Entre enero y diciembre de 98 ingresaron a la Tesorería por ese concepto, poco más de 450 millones de pesos. No entiendo cómo de agosto de 99 a diciembre de 99 podríamos estar hablando de una cifra que rebasara ésta o cómo se puede plantear que esta cifra es superior a la del 98; ojalá eso pudiera quedar aclarado y debo decirle que lo que me preocupa y por eso le preguntaba de la responsabilidad a su juicio, es que el informe previo a la Cuenta Pública lo intenta justificar esta falta de 200 millones de pesos, señalando que la disminución se debió a la carencia de algunos servicios por la modernización de los sistemas de cómputo en las oficinas que tanto cacareó quienes ocupaban el cargo antes que usted. Y solamente dejaría a la reflexión si 200 millones de pesos dejaron de ejercer por la persecución individual y de venganza política que llevaron a cabo quienes estaban antes que usted en el cargo.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, el diputado Arne Sidney Aus Den Ruthen, del Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO ARNE SIDNEY AUS DEN RUTHEN (Desde su curul).- Con su permiso, señor Presidente.

Antes que nada, señor Secretario, me gustaría hacer unas precisiones. La primera, espero me pueda responder de la misma forma como contestó a una pregunta que no le formulé yo, ahora sí me pueda usted contestar las preguntas que voy a formular y, por otra parte también, que nos diga si van a ser homogéneas sus respuestas. Y me explico: Al señor que acaba de preguntar le dice usted que no es responsabilidad suya señalar quienes son los culpables, sin embargo, en una respuesta que dio a una pregunta que no le formulé dijo que los culpables eran los cajeros de la Tesorería. Entonces, ¿es usted el indicado para señalar o no es usted el indicado para señalar culpables?

La primera pregunta que quiero formularle es en relación al Metro. El Estado de México, pese a que se beneficia con la construcción del Metro, no aporta más que los terrenos para la construcción de las estaciones y los habitantes del Distrito Federal, con los impuestos que pagamos todos, de alguna forma repercute en las arcas de la ciudad la obra civil en su totalidad, el equipo electromecánico, el equipamiento de los trenes y, sobre todo, la posterior operación y mantenimiento de la red del Metro.

El Distrito Federal ha negociado con las autoridades del Estado de México la coinversión en muchos proyectos metropolitanos. Dígame, señor Secretario, ¿por qué no ha negociado el Estado de México con el Distrito Federal que aporte una parte de lo que le corresponde de estas líneas que cruzan entre las dos entidades? ¿Por qué el gobierno actual, igual que el anterior, nos carga la mano a los contribuyentes del Distrito Federal, señor Secretario?

El Metro, por otra parte, es cada vez más ineficiente, y le voy a mencionar algunos datos que menciona usted en su informe: En 1996 el consumo de energía eléctrica por pasajero transportado era de .5867 kilowatts hora por pasajero, ahora es de .6761, es decir, se gasta hoy en día un 15% más de energía por cada pasajero; esto es ineficiencia. En 96 se transportaban 1,425 millones de pasajeros anuales, este año solamente fueron transportados, y este año me refiero a septiembre-agosto del 99, 1,295, pese a que se conserva la misma longitud de las líneas en kilómetros.

Y afirma usted en la página 108 de su informe, que hay varias justificaciones o varias causas a esta constante ineficiencia del Sistema de Transporte Colectivo, usted dice que la red del Metro resulta corta, que ha disminuido la población en las delegaciones centrales de la ciudad, que se sustituyeron combis por microbuses, sin reducir concesiones, que cada año se incorporan 160 mil vehículos particulares. Dígame usted ¿qué problema hay, señor Secretario? Este Metro es cada vez más ineficiente, cada vez más inútil.

La red del Metro resulta corta, afirma usted, y el año pasado le señalé a su antecesor que la línea 7 del Metro sólo llega a Barranca del Muerto, habiendo sido planeada hasta San Jerónimo, e incluso después hasta la UNAM. Durante la gestión de Espinosa no se avanzó ni un centímetro en esta línea 7 y tampoco durante la gestión de Cárdenas. Como originalmente el estudio técnico señaló que dicha línea llegaba hasta San Jerónimo, se ha convertido en una línea verdaderamente subutilizada, y usted sabe que ésta es de las inversiones más desaprovechadas de la ciudad; el público aborda microbuses desde San Angel y ya prefiere seguirse por avenida Revolución, en lugar de molestarse en bajar en Barranca del Muerto. Por no querer invertir en esta trunca línea 7 del Metro, como tampoco ahora en la línea B que tienen subutilizada, pues este gobierno está contribuyendo a la ineficacia de este transporte colectivo, a lo que le señalé en un principio.

Señor Secretario, ¿qué justificación tiene todo esto? Y no nos vaya a decir que la culpa la tiene la gente por ya no vivir cerca de las estaciones del Metro, la culpa sería del gobierno que no sabe planear para que se aproveche la infraestructura existente de la ciudad, y es el mismo gobierno el que desalienta la vivienda en las delegaciones centrales, que sólo construyó 2,800 viviendas el año, este gobierno que invierte poco y tiene subutilizadas las estaciones del Metro.

Y concluyo, señor Presidente, quiero, señor Secretario, que me diga usted, con la misma puntualidad como me contestó una pregunta que no le formulé, ¿cuál es la tarifa estimada, según sus cálculos, que el Metro debe tener? Usted dice que es financieramente inviable seguir con la tarifa de 1.50. ¿Qué tarifa le parece a usted viable para poder seguir con un Sistema de Transporte Colectivo como el Metro?

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

ELC. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Muchas gracias. Con su venia, señor Presidente.

Diputado Arne Sidney Aus Den Ruthen, yo le ruego que quizá me adelanté en una de las preguntas que usted me iba a hacer relativas a una conferencia de prensa que usted dio, pero a lo que yo me refería de que ese asunto hasta el momento no es un asunto de la Secretaría de Transportes; con mucho gusto en el momento en que sea asunto de la Secretaría de Transportes y que se haga la compulsa entre los recursos recaudados contra el número de licencias emitidas y si eso lo quieren hacer en todas las oficinas, nosotros no tenemos ninguna objeción al respecto y, en ese sentido, si me adelanté a alguna pregunta que iba a formular o si lo cité antes de tiempo, le ruego acepte mis disculpas anticipadas a este tema.

Efectivamente, bueno, como se señala el punto se tiene que desahogar en la entidad responsable. El documento que

también pongo a su disposición, es un documento emitido por el Director General de Auditoría, el cual amablemente pues le solicité que me dijera hasta dónde había llegado la auditoría hasta este momento y ese fue el documento que me hizo llegar, sin que desconozcamos que podemos traer micro redes de gentes que se han robado cajeros de la Tesorería y que están emitiendo pagos de la Tesorería como si tuvieran un cajero personal; eso lo sabemos. Hay denuncias puestas desde 1994, 95 y cuando se han cambiado las cajas registradoras, pues tiran las anteriores y se roban alguna de las nuevas y es un problema recurrente; no lo ignoramos y tenemos que combatirlo y atacarlo.

Con respecto a lo del Metro, hace una coincidencia desde mi punto de vista con lo que nosotros estamos planteando en el documento. Efectivamente, desde nuestro punto de vista existen líneas del Metro que no fueron construidas en su totalidad. Si bien es cierto que en los últimos 10 años construimos la Línea 8, la Línea A y la que está próximamente en ponerse en funcionamiento la Línea B, eso nos ha permitido equilibrar una zona de la ciudad, que tiene que ver con el oriente del área metropolitana y en consecuencia, bueno, darle a los que viven en la parte oriente de la ciudad, pues las mismas condiciones de los que viven en el centro y los que viven en la parte surponiente y norponiente de la misma, en virtud de que estas líneas fueron construidas con mucho mayor anticipación.

Pero el problema de entregar soluciones que generen aforos importantes al Metro, tiene que ver con empezar a revisar la forma no nada más de la que se aplica la tarifa en el Metro, sino la forma en la que participan las demás instancias.

Como ustedes saben, el Metro fue durante mucho tiempo una entidad que trabajaba en el Gobierno de la Ciudad, pero cuya designación inclusive de su director general y de su sistema de financiamiento fue un asunto federal; no obstante, los Regentes en curso corrían la cortesía al Presidente para el nombramiento de este alto funcionario.

Con la formación del gobierno local, el Metro empieza a ser una empresa paraestatal de la ciudad y, en consecuencia, al entrar hacia las zonas metropolitanas, como ya sucede en la terminal de la Línea 2 en el Toreo o en la terminal de la Línea A de Los Reyes la Paz o como sucederá con la Línea B en la Estación de Ciudad Azteca, que esa ya será pues no una pequeña entrada, sino es la mitad de la línea en el Estado de México, desde nuestro punto de vista, suscribiendo lo que usted dice, es impostergable iniciar una negociación de alto nivel con el Estado de México para empezar a compartir los costos. Y no nada más por los servicios que estamos prestando hacia esa área perimetral, sino porque inclusive en las terminales de Pantitlán, Martín Carrera, Indios Verdes, Politécnico y el Toreo, nosotros estamos dándole servicio a muchas gentes que habitan en el Estado de México y que por la forma en la que está hecho el esquema de

financiamiento del Metro, no aportan recursos frescos para su financiamiento y en este caso para los subsidios, de los cuales también se benefician.

Vale la pena establecer una dicotomía entre cuánto le cuesta a una persona que viene a la Ciudad de México que se transporta en uno de los vehículos del transporte concesionado del Estado de México y las tarifas usted las encontrará entre \$3.50 hasta \$6.00, y en cambio entrando a la Ciudad de México o en el caso de los que optan por entrar directamente a través del Metro, pagan solamente \$1.50, salvo los que están contemplados en la Línea A del Metro, en donde tenemos una cantidad considerable de pasajeros que tiene que pagar doble pasaje, pues al ingresar a la Línea A pagan en el trayecto de la línea y vuelven a pagar al pasar el torniquete en la estación Pantitlán, que es donde termina la Línea A del Metro.

En el ajuste de tarifa que estamos proponiendo, estamos realizando los estudios inherentes para retirar los torniquetes de la Línea A. Sabemos que vamos a tener una pérdida ahí y que esa decisión va a beneficiar a una cantidad importante de habitantes del Estado de México, pero también lo tenemos que hacer para que coincida con una política que estamos realizando en la Línea A, que tiene que ver con la puesta en marcha de nuevos trenes, de los cuales hasta el momento llevamos 6 de 13 nuevos trenes, pero que una vez que dentro de Administración se entreguen los 13 trenes, podamos dar un incentivo más a que más pasajeros utilicen el Metro en la Línea A y de inmediato se interconecten con el servicio, sin tener que pagar el doble boleto. Esa es una decisión que se tendrá que tomar y que beneficiará a esa parte y sector de la ciudad.

Yo pienso, diputado, que el Metro no es una obra inútil en el sentido de lo que señala sobre las líneas que no hemos logrado terminar, como el caso de la Línea 7. Creo, sin embargo, que hacen falta en el sur de la ciudad un sistema que interconecte las terminales del Metro, porque no es casual el fenómeno que se nos está presentando, en donde está repuntando la Línea A y el tren ligero como transportes tanto del oriente como transporte por excelencia en el sur de la ciudad, y en ese sentido tenemos que buscar que las inversiones que se hagan en el transporte de la ciudad vayan encaminadas a otorgar el mayor número de facilidades para que los ciudadanos que en donde ya tenemos una demanda acreditada, exista la disponibilidad de trenes suficientes.

Por eso el Consejo de Administración del Metro aprobó en su última sesión extraordinaria iniciar los trabajos para la externalización del mantenimiento, con el propósito de que podamos aumentar la disponibilidad de trenes en la red. Este proceso de externalización del mantenimiento permitirá emitir una licitación pública internacional, esto lo está preparando un grupo técnico de alto nivel que está realizando los trabajos para que podamos nosotros invitar a la iniciativa

privada a que participe dentro de los trabajos que se realizan en el Metro. No es un asunto de poca relevancia, sino es un asunto que tiene que ver con que el Metro funcione de una mejor manera.

Sin lugar a dudas hay un dato que necesitamos revisar constantemente y que tiene que ver con las ofertas de transporte y las necesidades de movilidad que hay en la ciudad. En el Distrito Federal habitamos un rango de 9.5 millones de ciudadanos y en el Estado de México ya se volaron la barrera de los 10 millones desde hace tiempo. Eso va a generar que, no obstante que nosotros no aumentemos nuestra densidad demográfica en el Distrito Federal, sí van a necesitarse generar nuevas expectativas, redes que articulen la oferta que tenemos de transporte, porque las necesidades de la movilidad que vamos a tener en la Ciudad de México, no son únicamente para los que habitamos la Ciudad de México, sino tendremos que contemplar al resto de los habitantes que habitan en el área metropolitana, y en ese sentido yo lo que sí le puedo decir de manera categórica es de que el transporte es un resultante de la planeación y del desarrollo urbano de la ciudad.

Si nosotros presentamos estos fenómenos en donde existen líneas del Metro, como ha sido la 4, la 6, la 5, la que usted citó, la 7, la 8 inclusive, que no han tomado toda la carga debida de captación de usuarios, de acuerdo a la capacidad instalada de transportación que tenemos en esas redes, corresponde a dos cuestiones importantes: primero, a que hay un corrimiento de densidades demográficas que se están yendo hacia la periferia y el centro de la ciudad se está consolidando como una área más de servicios comerciales, de escuelas, con un cambio de uso de suelo muy intensivo y usted en su distrito conoce de manera detallada, por los problemas que hemos tenido para el trazo de la línea elevada del Ecotren, y lo conoce perfectamente.

El otro problema tiene que ver con que en el momento en el que quiebra la Ruta-100, que se cambia el programa ortogonal de transporte, que no se genera una nueva expectativa de redes de transporte, el aforo que teníamos garantizado en el Metro históricamente, que siempre oscilaba alrededor de los 4.5 millones de pasajeros diarios, ha venido perdiendo también por falta de capacidad de suministración de pasaje en términos de intermodalidad.

Esos son los aspectos más relevantes que haría y comentarios a su punto y le ruego una atenta disculpa, diputado Pablo Jiménez, que no me alcanzan los 25 segundos que me quedan para darle respuesta a una catenaria de preguntas que usted hizo.

LA C. PRESIDENTA.- Esta Presidencia pregunta al diputado si desea hacer uso de su derecho de réplica.

ELC. DIPUTADO ARNE SIDNEY AUSDEN RUTHEN HAAG (Desde su curul).- Si Señor Presidente.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra el diputado hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO ARNE SIDNEY AUS DEN RUTHEN HAAG.- Señor Secretario, agradezco muchísimo las disculpas que hizo usted de las preguntas que no le formule, ni le formularé pero, lamento mucho que no haya dado respuesta a las preguntas que sí le formule, le pregunté a usted una tarifa estimada de a cuanto había estado el costo del boleto del metro para que esto fuera financiadamente viable y lamento mucho que no responda lo que se le pregunta y sí conteste lo que no se le pregunta.

Ojalá así como lo hizo en el tiempo de la diputada Esveida nos pueda soltar por ahí la cifra, que sí es de gran interés para nosotros los panistas conocer su opinión.

En su informe dice usted en la página 2 que con este instituto se buscarán programas y facilidades, se instrumentarán operativos con la Secretaría.

Actualmente se está trabajando; en la página 3, se está trabajando con la Secretaría de Gobernación.

Después dice que la Secretaría reiniciará el programa.

En la 4, dice usted que durante los siguientes 95 días las 35 oficinas. Después dice que aplicará procedimientos, después dice que será capacitado y reubicado el personal, también nos dice que creará el cuerpo de verificadores, también nos dice que la integración de estas unidades, se realizará con personal que reúna ciertas características y nos vamos a la página 8 y dice usted que se pretende sustituir a los microbuses por autobuses también nos dice en la página 8 que iniciará el programa de retiros de vehículos ostensiblemente deteriorados, también nos dice usted que el programa de licitaciones de ruta se presentará por medio de unidades.

En la página 9 dice que las 2 empresas podrán prestar el servicio, también dice usted en la misma página 9 que se busca licitar; en esa misma página dice que se está trabajando con UPIICSA, también nos dice que en los próximos días se emitirá un segundo paquete a licitar, en la página 10 dice que se estableció en el Código Financiero, bueno eso ya es tarea de nosotros, no le tocaba a usted informarlo, en la página 11 dice usted que este contrato permitirá un ahorro de 6.27%.

Y así nos podemos seguir página por página, y ver que su informe, es un informe de un Secretario del futuro, un Secretario del nuevo siglo y aparentemente está de moda aquí en este recinto venir a destaparse, ¿no será que también usted se esté postulando para algo?, porque aquí realmente encontramos muchas promesas y pocas respuestas señor secretario.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos la diputada Elva Martha García Rocha del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. DIPUTADA ELVA MARTHA GARCIA ROCHA

(Desde su curul).- Señor Secretario, ante la negativa del endeudamiento solicitado para el Distrito Federal, planes y proyectos se vieron afectados en áreas prioritarias, el transporte tuvo que retrasar sus obras en construcción, ampliación y mantenimiento, no obstante se optimizaron recursos y se continuó con los trabajos de obra que casi están concluidos.

Destacan las obras de la línea B del metro, en cuyo caso algunas de sus estaciones entrarán en operación próximamente, con la separación de actividades y con la creación del Instituto del Taxi y de acuerdo con sus objetivos, es de gran importancia que las autoridades busquen mecanismos y estrategias que logren las mejores condiciones para la prestación de este servicio.

En ese sentido señor Secretario quiero preguntarle, ¿a partir de que fecha se comenzará a proporcionar la asesoría y la capacitación para los operadores de este medio de transporte?, las reformas a la Ley de Transporte contienen un capítulo, sobre educación vial y es facultad de la secretaría el diseño de políticas e instrumentos para mejorar la calidad del transporte y coincidimos en que en el objetivo de la creación del centro de estudios y capacitación para el transporte y vialidad es crear una conciencia cívica entre los operadores de las diferentes modalidades del transporte.

Por otra parte, quisiera que nos informara ¿qué medidas están tomando para hacer cumplir la ley y sus respectivos reglamentos, particularmente en el transporte público de pasajeros, principalmente en el caso de los taxis y microbuses, con referencia a la cuestión de la capacitación vial?

Esto viene a colación porque vecinos de la Colonia Pantitlán nos han planteado diferentes problemas: Operadores de la Ruta 1, con derrotero en calle Xochimilco-Metro Guerrero, que atraviesa por Tepito y que tienen su base en la calle Xochimilco, teniendo su lanzadera en la calle Guadalupe Navarro, esquina con privada Adolfo Mateos, están violando diferentes disposiciones de la Ley de Transporte y sus Reglamentos, toda vez que a raíz de que comenzó a operar esta ruta en mención, en esa zona, los vecinos se quejan de diversas irregularidades, que contaminan el ambiente y deterioran las relaciones interpersonales y obstaculizan la vialidad.

Es el mismo caso de la ruta 31 que atraviesa por la avenida Tezontle y que vecinos de distintas colonias, como el IMPI, como la Unidad Infonavit Iztacalco y Jardines Tecman, tienen este mismo problema.

Señor Secretario: quiero hacerle entrega de estas peticiones de los vecinos de estas zonas de la Delegación Iztacalco, para que usted tome en cuenta las medidas que deban aplicarse en estas situaciones.

Por otra parte, y después de escuchar su informe, me llama la atención lo siguiente: Respecto al Sistema de Transporte Colectivo Metro, menciona usted en su informe que el consejo de administración de ese organismo autorizó la licitación pública para la contratación del servicio de mantenimiento de este medio de transporte. ¿Esto quiere decir que se estará privatizando este servicio? ¿Qué pasará con el personal que labora en ese organismo en el área de mantenimiento? ¿Bajo qué criterios se ha tomado esta decisión?

Señor Secretario: Me gustaría que amplíe los detalles de esta licitación, pues hay gente que cuestiona el servicio del Metro, y que sin embargo, casi podría asegurar, que por haber nacido entre pañales de seda, jamás, jamás han utilizado este servicio.

En su informe se menciona que el número de usuarios en el Metro ha disminuido, no obstante que el gobierno ha mantenido el costo de un peso con cincuenta centavos, a pesar de que no se tienen los recursos necesarios para la manutención de este servicio.

Quisiera que nos dijera ¿qué factores pueden explicar esta disminución?

Otra pregunta que quiero hacer es -¡qué barbaridad, el tiempo!, bueno, este gobierno se ha caracterizado en distintos sectores de la administración pública. Las viejas prácticas corporativas y clientelares que han estado retrasando los avances de la democracia en nuestro país, en el caso de los transportes es indudable que una vez que empiece a operar toda su capacidad el Instituto del Taxi, concentrando éste la totalidad de los trámites que se hacen a título individual, se desactivarán las redes del clientelismo comandados por seudocoordinadores que se aprovechan de los concesionarios, vendiéndoles ahorro de tiempo en los trámites o en facilitárselos, supuestamente, estas redes que tanta molestia han causado a los propios prestadores del servicio en sus condiciones de trabajo y repercutido en el usuario, esperamos que se verán definitivamente erradicadas.

En todo caso, señor Secretario, ¿qué medidas específicas se adoptarán para cerciorarse que se desmantelarán esas redes clientelares?

Quisiera hacer una última propuesta para concluir mi intervención. Es conveniente que desde el inicio se incluya el mayor número de requisitos de seguridad a los usuarios del taxi y de microbuses.

Por ello me permito proponerle, señor Secretario, que en el reglamento al que habrán de acogerse los operadores de taxis y microbuses, se establezca que como requisito para obtener el tarjetón, cada uno de ellos deberá someterse a un examen de antidoping.

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Con su venia señor Presidente.

Diputada Elva Martha García Rocha, el caso que usted ha presentado sobre la Ruta I en la Colonia "Agrícola", cercana a la Estación de Pantitlán en la Delegación Iztacalco, es un problema que refleja el estado actual del transporte concesionado en la ciudad. No es ajeno, los datos que usted ha citado, la forma grosera y poco gentil con la que los conductores de los microbuses se comportan en las calles y en las vialidades de la ciudad.

Las medidas que estamos implementando, usted las conoce a través del Reglamento de Transporte de Pasajeros y deseo informarle que se ha hecho del conocimiento de cada una de las rutas de la ciudad, que para poder obtener la revalidación de las rutas de este año, será necesario entregar los estudios técnicos correspondientes, en donde señalen, bueno, pues lo relativo al mejor funcionamiento de su ruta; que tiene que ver con lugares de ascenso y descenso, con frecuencias, con compromisos claros para la renovación de la flota vehicular, con la utilización de lugares de encierro, tanto para la pernocta de sus unidades, como para el fenómeno que se presenta en la hora valle de la ciudad, que altera la vida de muchos habitantes de la ciudad.

Existe, sin lugar a dudas, un rechazo profundo de vecinos de muchas colonias de la ciudad por la conducta de los microbuses que se estacionan en la calle, que dejan los vehículos sin encierro y que entorpecen las calles de las colonias populares y de la clase media de la misma.

En este sentido, suscribo que tendremos que avanzar más rápido en la integración de éstos estudios, con el propósito de que lo que los dirigentes tienen de utilidad, pues un poco lo canalicen hacia el mejoramiento de la ruta. Sin lugar a dudas será para el beneficio de la ciudad y en consecuencia, en el caso concreto de lo que usted ha señalado, conozco el documento, conozco la queja, le agradezco habérmelo hecho llegar, tomaremos alguna medida a ese respecto.

Con respecto a la capacitación de lo que señala, estamos ante un fenómeno, la realidad es de que la mayor parte de los microbuseros no acreditan el 3er. año de primaria, de acuerdo a un censo que hemos hecho en el momento que expedimos las licencias tarjetón. Este no es un problema nuevo y en consecuencia, bueno, pues hablar de valores morales, de urbanismo, de educación cívica, pues quizás son elementos ajenos que podríamos hablar con respecto a los operadores.

También tenemos que reflejar, que los operadores son producto de lo que los concesionarios les exigen, para mantener esa relación anormal que hay entre operadores y concesionarios y que eso se repercute en las calles; en carreras por el pasaje, en lo que usted ha señalado, en dobles y triples filas y en mantener las unidades en mal estado.

Suscribo por supuesto, en el momento en que entre a revisión el Reglamento de Tránsito, que estamos haciendo trabajos al respecto, como una inquietud y como una necesidad incluir el antidoping para emitir las licencias de operadores para el servicio de pasajeros colectivos, creo que sería sano, ese muestreo lo hacemos en otros organismos, en transportes eléctricos, en el Metro se hacen campañas sobre esto y creo que sería importante y relevante que apliquemos las mismas condiciones de calidad para la capacitación del transporte concesionado.

Sí es importante destacar que en las reformas con las que se aprobaron los nuevos reglamentos la responsabilidad de capacitar a los operadores no es del gobierno. El gobierno ha decidido renunciar a su papel tutorial de capacitar a los operadores, no obstante que haremos campañas y lo estamos realizando de manera deficiente, esa es una responsabilidad que tendrán que asumir las rutas, así está ya en el Reglamento de Transporte de Pasajeros.

De la pregunta sobre la externalización, yo le quisiera responder que no es una privatización, al contrario, es una forma de encontrar recursos frescos para que áreas que no son sustantivas, como el caso del mantenimiento, no quiere decir que no son relevantes o que no guardan una prioridad dentro de las estrategias de la calidad de los servicios, sino en términos de que el Metro, como muchas otras empresas paraestatales, requiere recursos adicionales y requiere inversión privada.

Nosotros consideramos que no tomar esta decisión va a necesitar el Metro, en el curso de los siguientes 6 años, cerca de 14 mil millones de pesos para actualizar su tecnología, y en ese sentido consideramos que esta es una alternativa; ya lo hicimos en transportes eléctricos, está funcionando de manera correcta y consideramos que no vamos a afectar tampoco los derechos laborales de los trabajadores, son alrededor de 1,300, sus derechos están a salvo y en consecuencia vamos a continuar en ese sentido con una política de concertación con el sindicato, que ha mostrado hasta el momento una disposición a este programa.

Sin duda entre los factores de disminución del Metro pues existen algunas a las que ya me referí en el documento, creo que otra muy importante y que tenemos que reconocer es que tenemos que trabajar en la interconexión de los servicios, ese es un problema mayor.

Si usted revisa las rutas de trolebuses, hemos logrado acompletar 3 rutas que terminen en el Metro, en el Consejo de Incautación es donde hemos hecho un programa más ambicioso en este sentido y lo continuaremos haciendo, pero el problema fundamental es garantizarle a la gente la seguridad de la eficiencia en los traslados y en ese sentido podremos regresarle al Metro el nivel de pasajeros que debería tener ya con la tendencia.

Le quiero decir a usted que en estos últimos 10 años construimos la Línea 8, la Línea A, la Línea B, invertimos cerca de 2,500 millones de dólares en las 3 líneas y bajamos nuestros pasajeros en 700 mil usuarios; ese es un problema que no requiere justificación sino que requiere acciones concretas para solucionarlo, y es lo que estamos haciendo.

Respecto a las prácticas clientelares que se manifiestan en el transporte, yo quisiera decirle a usted y al resto de los partidos representados aquí en esta Asamblea que la Secretaría a mi cargo será escrupulosamente respetuosa de las políticas de afiliación que tengan en el transporte los partidos políticos. En ese sentido, las diferentes organizaciones pueden darle fe de que la Secretaría ha sido respetuosa, y así tendrá que serlo, porque cada partido tendrá que definir el modelo de generación de sus demandas y de su gestión para poder tener su base social.

Si usted me permite, diputada, yo quisiera suscribir en todos los puntos lo aseverado por la diputada Elvira Albarrán, me da gusto conocer su punto de vista, en su calidad de Presidenta de la Comisión, sobre el informe que ha presentado el Jefe de Gobierno en materia de transportes, lo cual está bajo mi encargo en esta Secretaría.

Y aprovechando que tengo dos minutos y unos segundos más, me permitiré contestarle al diputado Ame sobre su petición del aumento de la tarifa. Mire, diputado, quiero decirle que efectivamente estamos culminando los estudios para ajustar las tarifas del transporte público de la ciudad. Quiero decirle que tenemos más o menos los rangos en los que se tiene que tomar esa decisión, pero esa decisión depende también de que nosotros podamos tener un preestimado de cuáles van a ser los subsidios y los recursos que se le asignan al Metro para el año entrante, que en términos de los 3 organismos que operamos es la columna vertebral del transporte de la ciudad.

En ese sentido deseo informarle que el aumento, por una situación de la vida del país. Usted sabe muy bien que toda la tracción eléctrica del país, tanto en la Ciudad de México, como en Guadalajara y Monterrey es gobernada por los partidos de oposición, no es administrada por los partidos de oposición, y en ese sentido deseo informarle que el aumento de la tarifa tiene que tomar en cuenta una serie de parámetros. Por ejemplo, le voy a dar dos o tres parámetros para que uniformemos un criterio.

Antes de retirarse un candidato del Gobierno del Estado de Guanajuato, una semana antes de retirarse ajustó su tarifa a 3 pesos, 50 centavos, y a 4 pesos para el transporte urbano. Esta decisión de ajustar las tarifas obedece también a un programa de modernización que se ha hecho, sobre todo en dos ciudades, en León y en Guanajuato.

El Metro de Monterrey cobra 2 pesos y 50 centavos, y cobra 1 peso y 50 centavos por interconexión, nosotros no cobramos la interconexión, inclusive estamos informando que vamos a retirar los torniquetes de la línea, en el momento en que hagamos el ajuste para beneficiar algo así como 160,000 usuarios que evidentemente se van a reproducir, van a aumentar, porque será atractivo incorporarse a la línea.

En el Metro de Guadalajara, que también gobierna un partido de oposición, tanto el caso de Monterrey, como en Guadalajara, el Partido Acción Nacional, el costo de la tarifa es de 2 pesos y 50 centavos. Entonces, yo creo que entre esos elementos y el estudio que nosotros tenemos seguramente en unos días le voy a contestar muy en concreto la pregunta que usted me hizo.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia pregunta a la diputada si desea hacer uso de su derecho de réplica.

Tiene el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

LA C. DIPUTADA ELVA MARTHA GARCIA ROCHA (Desde su curul).- Señor Secretario:

Más que una réplica, porque yo estoy plenamente satisfecha de las respuestas que ha dado a mis preguntas, quisiera hacer algunas reflexiones.

Es importante resaltar que dentro de las diferentes esferas de competencia de la Administración Pública Local y de este órgano legislativo deberá existir el respeto a la autonomía y por tal motivo yo celebro su desempeño que hasta el momento ha realizado, señor Secretario, para lograr las mejores condiciones en la prestación y regulación del transporte público. Muchas gracias por atender a la propuesta que formulamos.

Quiero reiterar la gran preocupación que existe por parte de la población, haciendo especial mención en los casos de los microbuses y taxis, ya que como todos sabemos existe el temor generalizado de que los encargados de operar este tipo de medios de transporte en ocasiones lo hacen bajo los efectos de bebidas alcohólicas y sustancias tóxicas, poniendo en riesgo la vida y seguridad de los usuarios. Para coadyuvar a la solución de los problemas que enfrenta esta gran ciudad en materia de transporte, quiero invitar a las diferentes organizaciones de este sector y a las autoridades encargadas de realizar las acciones conducentes para mejorar el transporte, para que trabajemos juntos, con responsabilidad y sensibilidad, con respeto y voluntad, para que con estos principios avancemos en la solución de los problemas y así consolidemos los proyectos que se han iniciado.

Señor Secretario:

Por último quisiera mencionar que un ilustre precandidato priísta al gobierno de la ciudad dice que conoce como la palma de su mano la ciudad. Desde mi punto de vista no basta conocer, solamente conocer la ciudad como la palma de mano, hay que traer las manos limpias y una visión democrática, como lo ha hecho este gobierno.

Muchas gracias.

ELC. PRESIDENTE.- Conforme al punto quinto del acuerdo que norma esta comparecencia, se concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, para que formule sus conclusiones.

EL C. INGENIERO JOEL ORTEGA CUEVAS.- Con su permiso, señor Presidente.

Señores legisladores:

Sin duda el reto de mejorar el transporte de la Ciudad de México es un reto inaplazable. Los casi 20 millones de habitantes que tiene el Distrito Federal y su área metropolitana impondrán en los años futuros necesidades de movilidad que serán muy superiores a las establecidas por las actuales redes de transporte e infraestructura vial. Por ello, se deben redoblar los esfuerzos en alcanzar una concepción metropolitana de las posibles soluciones y analizar alternativas para satisfacer las proyecciones de movilidad.

Los recursos con los que se cuenta para promover e incentivar el transporte estatal no contaminante son limitados. Si tomamos en cuenta la eliminación de las aportaciones federales, las asignaciones presupuestales para el crecimiento del Sistema de Transporte Colectivo, serán reducidas y sólo alcanzará para garantizar la operación y el mantenimiento de la red.

Ha llegado el momento de que establezcamos mecanismos para compartir con el Estado de México los esfuerzos para el financiamiento del Metro, reconociendo que una proporción considerable de sus usuarios provienen del Estado de México y que el sistema está subsidiado con recursos recaudados a los habitantes del Distrito Federal. De no hacerlo, el crecimiento del Metro hacia los municipios conurbados del Estado de México será casi nulo y los fenómenos de paraderos en las zonas limítrofes se reproducirán con sus nocivos efectos, como ya sucede en El Toreo, Indios Verdes, Martín Carrera y Pantitlán, en donde el transporte de superfície enlaza sus servicios con graves carencias e infraestructura y seguridad para los usuarios.

Por otra parte, el Sistema de Transporte Colectivo requiere de inversiones que permitan actualizar su tecnología, mejorar el mantenimiento de los trenes, modernizar las instalaciones fijas y el suministro de energía, por lo que el programa para la externalización del mantenimiento del material rodante será una alternativa para obtener y liberar los recursos indispensables para evitar su rezago como columna vertebral de transporte de la ciudad y revertir las tendencias de disminución en la captación de usuarios.

Este proceso, que ya se aplica con éxito en el Servicio de Transportes Eléctricos, en la división de trolebuses, establece un voto de confianza en favor del futuro de las empresas de transporte urbano como empresas paraestatales y una clara apertura para que la iniciativa privada se corresponsabilice en aquellas áreas que es necesario reforzar, sin que el Gobierno de la Ciudad se distraiga de su responsabilidad de garantizar la transportación de los ciudadanos.

El proceso en el que el Sistema de Transporte Colectivo ha venido disminuyendo su captación de usuarios debe ser analizado bajo la óptica de encontrar soluciones y no justificaciones. La interconectividad del Metro con estacionamientos para los vehículos particulares es indispensable si queremos ofrecer una alternativa para las clases medias, dado que será difícil desestimular la adquisición de 160 mil vehículos cada año y además el arraigo de una cultura que asocia calidad con la posesión de vehículo particular, además de las ya referidas en el texto que hemos presentado.

De hecho, la capacidad de transportación de los vehículos particulares crece muy por encima de la del propio Metro. En una ciudad con graves problemas en la saturación de vialidades y en la calidad del aire, en el futuro inmediato será indispensable establecer nuevas normas para los vehículos particulares sobre eficiencia energética, emisión de contaminantes, tamaño y volumen, distancia entre ejes y tipo de combustible de propulsión a nivel de la Ciudad de México.

Por ello, convoco a la Asamblea Legislativa a formar un grupo técnico multidisciplinario entre legisladores, especialistas y gobierno que defina un nuevo programa y

realice las reformas legislativas que den marco y sustento a nuevas medidas para el uso de vehículos particulares.

El Gobierno de la Ciudad, para el ejercicio de 1999 gastará 6,800.81 millones de pesos para transportar 5,500 millones de pasajeros diariamente a través de sus 3 empresas: el Sistema de Transporte Colectivo, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Consejo de Incautación de la UPR-100.

Sin inversión, el costo de operación de los servicios por pasajero transportado es: en el Metro de 3 pesos con 60 centavos, en el Servicio de Transportes Eléctricos de 5 pesos con 45 centavos y en el Consejo de Incautación de 4 pesos con 50 centavos. La tarifa única que se cobra en todos los organismos es de 1 peso y 50 centavos desde el 20 de diciembre de 1997. El Gobierno de la Ciudad ya ha cumplido.

Señores legisladores:

Hace 100 años, un 9 de junio de 1899, se puso en marcha la primera línea de tranvías de tracción eléctrica; hace 30 años, un 4 de septiembre de 1969, se puso en marcha la primera línea del Metro. Debemos recordar que hemos sido capaces de realizar las obras para garantizar la transportación de los que habitan esta gran Ciudad de México. Esa es la responsabilidad y el reto para nosotros y las generaciones futuras.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Esta Presidencia agradece al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal su presencia, así como sus respuestas a las preguntas que le fueron formuladas.

Siendo evidente que con el ejercicio democrático de rendición de cuentas y de preguntas y respuestas que acabamos de llevar a cabo, se avance en la construcción ordenada y democrática de las instituciones en el Distrito Federal.

Hemos sido testigos que existe gran interés en esta representación en lo que se hace y lo que se hará en el asunto del transporte en nuestra ciudad, que sin duda es uno de los más importantes en la medida que afecta la vida urbana y es resentido por la gran cantidad de habitantes y visitantes día con día.

Conscientes de que con este acto se amplía el informe recibido en días pasado por el Jefe de Gobierno, señor Secretario, tenga la seguridad que la información recibida el día de hoy es de gran utilidad y habrá de analizarse a detalle para los trabajos en las comisiones respectivas de esta Asamblea.

Se solicita a la comisión de cortesía designada se sirva acompañar al ciudadano ingeniero Joel Ortega Cuevas, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, a su salida del recinto cuando desee hacerlo.

(La comisión cumple su cometido)

LA C. PRESIDENTA.- En los términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 21 de septiembre del año en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman.

Para acompañarlo al interior del salón de sesiones, se designa en comisión de cortesía los siguientes diputados: René Rodríguez Ruiz, Esveida Bravo Martínez, Luis Miguel Ortíz Haro Amieva, Pablo de Anda Márquez e Ignacio Ruíz López.

Se solicita a esta comisión designada cumpla con su cometido.

(La comisión cumple su cometido)

LA C. PRESIDENTA.- Proceda la Secretaría a dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma la comparecencia ante este pleno del ciudadano arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

ELC. SECRETARIO.-

ACUERDO

Primero.- Se invita a los secretarios del Gobierno del Distrito Federal a que acudan a comparecer ante el pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Primera Legislatura, a efecto de que amplíen el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal el 17 de septiembre de 1999.

Segundo.- Cada Secretario del Gobierno del Distrito Federal compareciente proporcionará a los diputados de la Asamblea un informe con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente para su distribución entre los diputados.

Tercero.- Las sesiones a que se refieren los puntos anteriores, se verificarán a partir de las 11:00 horas en el salón del pleno de la Asamblea.

Para el caso de que dos servidores públicos comparecieran en una misma sesión, al concluir la comparecencia del primero se continuará con el siguiente compareciente en el orden que a continuación se señala, pudiendo decretar un receso entre una y otra, a consideración de la Presidencia de la Mesa Directiva: Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda, arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, 6 de octubre.

Cuarto.- La mecánica de la comparecencia, será la siguiente:

- 1. El Presidente de la Mesa Directiva designará, para cada caso, la comisión de cortesía que recibirá al Secretario del Gobierno del Distrito Federal correspondiente.
- 2. El servidor público hará uso de la palabra en la tribuna del recinto legislativo hasta por 30 minutos para exponer los aspectos generales inherentes a su ramo.
- 3. Concluida la intervención del servidor público en turno, los grupos parlamentarios, por medio de un diputado que previamente acuerden, fijarán su posición en un tiempo que no excederá de 10 minutos desde la tribuna del recinto. El orden de la participación será el siguiente: PT, PVEM, PAN, PRI, PRD.
- 4. A continuación, se iniciará el período de preguntas y respuestas, para lo cual el Presidente de la Mesa Directiva otorgará el uso de la palabra a un diputado de cada grupo parlamentario, los cuales formularán sus preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos cada una. Al final de cada una de ellas, el Secretario hará uso de la palabra hasta por 10 minutos para dar respuesta. Al finalizar el diputado que hubiere formulado la pregunta, podrá nuevamente hacer uso de la palabra hasta por 3 minutos para formular su réplica. El orden de los grupos parlamentarios será el siguiente: PT, PVEM, PAN, PRI, PRD. En este período, el Secretario se ubicará en la tribuna del recinto legislativo, donde escuchará y dará respuesta a las preguntas formuladas por los diputados desde su asiento.
- 5. Al finalizar el período de preguntas y respuestas, se concederá el uso de la palabra al Secretario compareciente para que formule sus conclusiones y dirija un mensaje final hasta por 5 minutos.

Quinto.- Durante la fijación de postura, el Secretario compareciente ocupará el lugar que le asigne la Mesa Directiva.

Sexto.- Al finalizar las comparecencias del día, intervendrá el Presidente de la Mesa Directiva para dar un mensaje final y solicitar a la comisión de cortesía designada acompañe a la salida del recinto cuando desee hacerlo el Secretario.

Posteriormente, de ser el caso, se continuará con los demás asuntos en cartera.

Séptimo.- En la comparecencia, el Presidente no podrá autorizar hacer uso de la palabra a ninguna otra persona que las contempladas en este Acuerdo.

Dado en la sala de sesiones de la Comisión de Gobierno, a los 21 días del mes de septiembre de 1999. Firman, diputado Martí Batres Guadarrama, diputado Miguel Hernández Labastida, diputado José Narro Céspedes, diputada Elva Martha García Rocha, diputado Alfredo Hernández Raigosa, diputado Manuel Aguilera Gómez, diputada Sara Castellanos Cortés, diputado René Arce Islas, diputada Yolanda Tello Mondragón, diputado Francisco Ortiz Ayala.

Cumplidas sus instrucciones, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias señor secretario, por ampliar el informe presentado ante esta Asamblea el día 17 del mes septiembre del año en curso, por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, tiene el uso de la palabra desde esta tribuna y hasta por 30 minutos el arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Con su permiso señora Presidenta.

Señoras y señores diputados. En cumplimento a lo dispuesto por la ley comparezco ante esta honorable Asamblea para dar cuenta de los trabajos que la Secretaría a mi cargo ha realizado al día de hoy.

Este Gobierno se ha propuesto elevar la calidad de vida de la población y lograr el acceso equitativo a los bienes y servicios urbanos. En consecuencia, la secretaría continuó durante 1999 el esfuerzo por consolidar el proceso de planeación urbana integral para ordenar el crecimiento, el desarrollo de la ciudad y el ordenamiento territorial con la participación de los habitantes, estableciendo nuevos mecanismos de relación entre el gobierno y la ciudadanía.

La política para el ordenamiento territorial se ha enfocado a evitar el establecimiento de asentamientos humanos en suelo de preservación y zonas de algo riesgo y a propiciar el arraigo de la población mediante el reciclamiento de la base material de la ciudad y la recuperación de la función habitacional de las delegaciones centrales.

Hemos trabajado en estrecha colaboración con la Comisión de Desarrollo Urbano y Establecimiento de Reservas Territoriales de esta honorable Asamblea, para perfeccionar el marco jurídico, mediante instrumentos de planeación congruentes, trámites ágiles y mecanismos transparentes.

Colaboramos en las tareas de planeación de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, a través de 6 subcomisiones. Esta participación la rige el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, primer instrumento de alcance general en la historia del país que coordina a las entidades involucradas en el desarrollo de la zona Metropolitana.

El Consejo Asesor de Desarrollo Urbano inició el proceso de revisión del Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. En fecha próxima se someterá a consideración de esta honorable Asamblea la iniciativa para el nuevo programa, a partir de ésta, en caso de contar con su aprobación, el plazo de revisión será cada 6 años.

Se continuó el tercer nivel de planeación de acuerdo con el nuevo marco institucional, al formular 30 programas parciales de desarrollo urbano en áreas estratégicas de la ciudad, con la participación ciudadana y mediante el estímulo a la conciencia urbana de la población.

Estos programas benefician a una población cercana a un millón 650 mil habitantes, cuyo territorio vecinal corresponde a poco menos de 17 mil hectáreas distribuidas en las 16 delegaciones.

A la fecha ha concluido la consulta pública de 11 programas parciales, de los cuales la Comisión de Desarrollo Urbano de la Asamblea ha hecho una revisión preliminar; próximamente serán sometidos formalmente a su aprobación; 3 programas están en proceso de consulta pública y otros 3 están por iniciarla. Los 13 programas restantes concluyeron ya la fase técnica. La Comisión de Desarrollo Urbano de la Asamblea y la SEDUVI se reúnen semanalmente para hacer más ágil y eficiente la revisión de estos programas.

Los talleres de planeación participativa han realizado alrededor de 21 reuniones de trabajo en promedio por programa parcial, donde han intervenido más de 18 mil 500 personas representantes de los diferentes sectores.

Asimismo, se efectuaron 58 audiencias y cerca de 800 reuniones interinstitucionales con más de 40 dependencias, delegaciones políticas del Distrito Federal y del Gobierno Federal, con lo que se ha fortalecido la coordinación y toma de decisiones de las dependencias del gobierno.

El Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, fue publicado el 23 de febrero de este año. Una de las reformas más importantes a la ley fue la hecha al artículo 29 relacionado con disposiciones del ordenamiento territorial, así como con nuevas reglamentaciones en materia de construcción, imagen urbana, equipamiento urbano, impacto urbano y ambiental y de anuncios.

Nuevos procedimientos han facilitado la atención de 262 solicitudes de modificación a programas parciales y delegacionales de desarrollo urbano, el 45% de ellas ha correspondido al uso habitacional.

El pasado 11 de agosto la Gaceta Oficial publicó el Reglamento de Anuncios del Distrito Federal. Este reglamento es resultante de un amplio trabajo de coordinación entre el Gobierno de la Ciudad, grupos ciudadanos y distintos sectores sociales y significa un esfuerzo para reducir la irregularidad en el manejo de anuncios espectaculares, donde la casi totalidad de permisos se había obtenido de manera ilegal.

Se firmó un convenio entre el Gobierno del Distrito Federal, a través de la SEDUVI, con la Asociación Mexicana de Publicidad Exterior y la CANACINTRA, para retirar más de mil anuncios espectaculares qu'e se encuentran fuera de normatividad, en el marco del programa de reordenación de publicidad exterior.

A la fecha, y con el apoyo de las delegaciones políticas, se ha logrado el retiro de 98 anuncios, de los cuales 13 se encontraban en el Centro Histórico de la Ciudad. la suma de estos, a los retirados el año pasado, nos da un total de 450 anuncios.

El 3 de diciembre del 98 se formalizó mediante decreto la Comisión de Nomenclatura, cuyo objetivo es conseguir que la ciudad cuente con un señalamiento eficiente y ordenado. La Comisión elaboró las bases para el funcionamiento de los comités vecinales y delegacionales. A la fecha se han instalado 10 de estos comités.

Durante el presente año se han elaborado 14 mil 957 placas de nomenclatura, se han colocado 4 mil 491 para identificar calles en más de mil cruceros, y se ha dado mantenimiento a mil 650.

La ciudad reclama proyectos de mediano y largo plazos elegidos con inteligencia, sobre todo en sitios cuyas características y condiciones impiden al gobierno realizarlos por cuenta propia, ya que exigen cuantiosas inversiones y largo tiempo de recuperación.

Para especializar un área de la Secretaría en analizarlos e instrumentarlos, se creó la Dirección General de Equipamiento y Proyectos, área que también se encargará de formular y ejecutar normas, proyectos e instrumentos en materia de equipamiento y mobiliario urbano, patrimonio cultural e imagen urbana. Los proyectos urbanos que el Gobierno de la Ciudad apruebe, esta Dirección los apoyará en coordinación con otras dependencias.

Tren Elevado Metropolitano.- Con el Gobierno del Estado de México definimos el nuevo trazo de la ruta y la ubicación de estaciones. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aprobó la utilización del derecho de vía del Ferrocarril Naucalpan-Buenavista para la nueva ruta, que cuenta ya con el dictamen de evaluación de los grupos

técnico, jurídico y financiero. El adendum al título de concesión entre el Estado de México y el Distrito Federal con los inversionistas, se encuentra en proceso de negociación.

Proyecto de Vialidad y Puentes del Poniente.- La realización de este proyecto arrancó el 24 de agosto pasado, con la intención de dotar a la ciudad de una alternativa vial al arco poniente del Periférico. Consiste en la construcción de 3 puentes viales, que conectarán una zona hasta ahora prácticamente incomunicada. Esta obra reducirá una quinta parte de la saturación que actualmente paraliza al Periférico Poniente y contribuirá notablemente a aliviar el funcionamiento de general del sistema vial de la ciudad.

Polígono de Actuación Carola. Este proyecto es para revitalizar áreas subutilizadas e impulsar el desarrollo integral de predios semi-baldíos, que cuentan con accesibilidad y servicios en la delegación Alvaro Obregón. Incluye la construcción de 3,600 viviendas de interés social, un centro comercial y cultural y un parque.

Este proyecto, permitirá al gobierno participar en un programa inmobiliario que implica una gran inversión, sin erogar recursos fiscales. La negociación con las empresas privadas generará beneficios, como la introducción de servicios urbanos y la operación de un importante centro cultural, bajo la conducción del gobierno. Representa también, la posibilidad de potenciar al máximo el aprovechamiento de terrenos, propiedad del gobierno, mantener su patrimonio y generar al mismo tiempo, ingresos económicos y beneficio social.

En el Polígono Carola, se construyen ya 1,618 viviendas de interés social como inversión privada tradicional.

Bulevar Reforma-Cuajimalpa.- Este es otro proyecto urbano de gran trascendencia. Fue diseñado para rehabilitar 8 km. de la antigua Carretera a Toluca, separa el tránsito regional, mediante carriles laterales y construye pasos a desnivel. Se inició ya la instalación de una barrera intermedia sobre el tramo de mayor peligrosidad de esta vía.

Subcentro Urbano Ferrería, en Azcapotzalco.- En mayo pasado se inició el proceso para convocar al concurso público de diseño de este proyecto, que pretende reciclar el suelo subutilizado y reactivar el desarrollo económico de la zona, mediante la creación equipamiento urbano, servicios e industria de alta tecnología sobre terrenos del extinto rastro de Ferrería. Como complemento del proyecto, el INVI construye un conjunto de 672 viviendas de interés social, en cofinanciamiento con una empresa privada que apoya al grupo social sin intermediación bancaria.

En febrero la SEDUVI y SERVIMET organizaron sobre el Paseo de la Reforma la Exposición Internacional y Concurso Nacional de Diseño de Mobiliario Urbano. Con el objeto de integrar y coordinar las acciones de rescate, cuidado y desarrollo de la Avenida Paseo de la Reforma, en abril se formalizó la instalación del Comité Técnico del Fideicomiso Paseo de la Reforma, una de cuyas primeras actividades fue el apoyo al Instituto de Cultura de la Ciudad en coordinación con la Delegación Miguel Hidalgo, para realizar la exposición "Libertad en Bronce".

Mediante los dictámenes de estudio de impacto urbano, se analizan proyectos de uso habitacional que ocupan una superficie de más de 10 mil metros cuadrados, así como proyectos de oficinas, comercio, industrias, servicios, equipamiento, por más de 5 mil metros cuadrados.

La superficie dictaminada asciende a más de 800 mil metros cuadrados por construir. El monto de inversión que representan estos dictámenes asciende a más de 1,500 millones de pesos. El número de empleos que generarán estos proyectos es cercano a 33 mil.

Durante la presente administración se ha terminado la investigación de 78 predios, con 426 mil metros cuadrados, para 15 mil viviendas, de estos 114 mil se encuentran en proceso de contratación, 104 mil ya fueron contratados y se enviaron a inscripción en el Registro Público de la Propiedad, y en 243 mil 220 metros cuadrados ha concluido el proceso de desincorporación.

El 10 de julio de 1998 el Consejo del Centro Histórico fue reinstalado y se nombró a la doctora Sonia Lombardo de Ruiz como Vocal Ejecutivo del mismo.

Los principales logros del Consejo en este periodo han sido consolidar su personalidad como cuerpo colegiado mediante la precisión de sus funciones y crear los comités técnico, de difusión y de informática, así como el proyecto de paseos nocturnos en el Centro, en coordinación con el Museo de la Ciudad de México.

En septiembre de 98 se concluyó el Plan Estratégico para la Regeneración y el Desarrollo Integral del Centro Histórico de la Ciudad de México, cuyos trabajos se dirigen al rescate de la centralidad, a la rehabilitación del Centro Histórico, la promoción de inversiones y al desarrollo social y económico en general. El Fideicomiso del Centro Histórico de la Ciudad de México es el organismo encargado de promover los proyectos que se desprenden de este plan, he aquí los más importantes:

 La rehabilitación e iluminación de la Plaza Mayor, el rescate del Convento de San Francisco y la rehabilitación de teatros, albergues y escuelas.

- La elaboración de un programa de vivienda en coordinación con el Instituto de Vivienda del Distrito Federal.
- Creación del Fondo de Salvamento para subsidiar y rehabilitar edificios, fondo que actualmente trabaja en el rescate de seis importantes inmuebles.
- La rehabilitación de la Casa de Covadonga, edificio del Antiguo Beaterio de Niñas, donde el apoyo del INVI y de un donativo de la Junta de Andalucía son sustanciales para construir viviendas de interés social.

El Gobierno del Distrito Federal, a través de la SEDUVI, signó un convenio con el Instituto Nacional de Antropología e Historia para formalizar la colaboración en el rescate del patrimonio histórico y arquitectónico del Centro Histórico.

En marzo de este año se publicaron los resultados del Concurso Nacional para la Rehabilitación de la Plaza de la Constitución, el Zócalo, cuyo objetivo fundamental consiste en contribuir a la revitalización arquitectónica, urbana y ambiental del Centro Histórico, conservando el Zócalo como un gran escenario social, cultural y político de usos múltiples. Del presupuesto programado para realizar la obra, el Gobierno del Distrito Federal aportará el 50% y el Gobierno Federal otro tanto. Actualmente se prepara la licitación para adjudicar las obras, cuyo inicio se prevé en los primeros meses del año entrante.

El Gobierno del Distrito Federal recuperó el predio de la llamada Casa de las Ajaracas, ubicado atrás de la Catedral Metropolitana, donde se construirá la residencia oficial del Jefe de Gobierno. El desarrollo del proyecto arquitectónico se abrirá a concurso próximamente.

La Villa de Guadalupe es un polo de atracción que recibe alrededor de 14 millones de peregrinos al año. Mediante el Fideicomiso Villa de Guadalupe se realizó la restauración de los monumentos localizados sobre la Calzada de los Misterios, incluyendo la Cruz de Evangelización, conmemorativa de la visita de Juan Pablo II a esta ciudad. El proyecto de regeneración ecológica de la Sierra de Guadalupe está en marcha, al tiempo que se estudia el inmueble para construir la Casa del Peregrino y actualmente se realizan los proyectos de la Plaza Juan Diego y Capillas Pozas.

Para contar con elementos que permitan identificar los valores patrimoniales que hay en los demás centros históricos de la ciudad, durante 1998 se concluyeron 14 catálogos de monumentos históricos, que diagnostican 1,335 manzanas y 3,374 inmuebles con valor patrimonial, entre estos catálogos destacan los de Tacubaya y de las colonias Santa María la Ribera e Hipódromo. Se

encuentran en proceso de elaboración cinco catálogos más, el de Avenida de los Insurgentes y los de las colonias Cuauhtémoc y Doctores, entre ellos.

Al planear y administrar el desarrollo urbano ha sido imprescindible desterrar vicios y discrecionalidad. El otorgamiento de constancias, licencias, permisos y subsidios sobre usos del suelo, vivienda y la construcción en general, ocurren mediante procedimientos más sencillos y transparentes. De septiembre de 1998 a la fecha se han emitido 65,390 certificados de uso de suelo, 39% más de los que informamos el año pasado. Estos certificados han generado un ingreso de 27 millones de pesos para el Gobierno de la Ciudad e implican una inversión potencial del orden de los 12 millones de pesos.

Nos hemos dado a la tarea de construir una opción diferente para resolver el problema de vivienda en el Distrito Federal con una actitud participativa de comunicación permanente con las organizaciones demandantes de vivienda, con un trato igual para todos y atento a las particularidades de cada solicitud. Este empeño ha implicado complejas negociaciones, pero ha retribuido en nuevas reglas de operación para el INVI, más claras y sencillas, con nuevos esquemas de financiamiento, basados en la capacidad de pago de las familias, gracias a las cuales, además de convertir a nuestra población objetivo en sujeta de crédito, garantiza la recuperación.

El Consejo Asesor de Vivienda, cuya integración incluye organizaciones sociales y no gubernamentales, organismos del sector privado, investigadores y miembros del sector educativo, funcionarios públicos y representantes populares, permite aprovechar su experiencia y conocimiento de los problemas y obtener su punto de vista en las posibles soluciones. En el seno del consejo se ha integrado una propuesta de acuerdo político para la vivienda. En cuanto este documento esté revisado y aprobado, garantizará una mejor coordinación entre todas las instancias que intervienen, así como una mayor prioridad para la vivienda en los programas del gobierno.

Hemos trabajado en la solución y finiquito de problemas heredados de administraciones pasadas. El programa de rescate busca ayudar a las familias que los bancos excluyeron del programa FOVI-DDF por considerarlos como no sujetos de crédito. A diferencia del fondo que el Gobierno Federal destinó en beneficio de los bancos, este rescate ha dado seguridad jurídica a muchas familias sobre su patrimonio. El programa de rescate cuenta con 4,408 escrituraciones, 3,038 realizadas en 1998 y 1,370 en el presente año. Este problema deberá quedar resuelto en el transcurso de 1999, exceptuando el adeudo con Banca Serfín en el cual hemos avanzado sustancialmente en la negociación.

La importancia de este programa radica, por un lado, en haber evitado que cerca de 5,000 familias, 40% de lo que fue el programa FOVI-DDF, realizado entre 1995 y 1997, perdieran su vivienda, y por otro, en haber aliviado a los fideicomisos de vivienda del Distrito Federal, de una carga financiera cercana a los 6 millones de pesos mensuales, que para el presente mes se ha reducido a 567 mil pesos. Si realmente se busca abatir el déficit de vivienda, no sólo en el Distrito Federal, sino en el país en general, es preciso abandonar las políticas neoliberales de atención a la vivienda que han implicado la reducción constante de recursos fiscales en estos programas; por el contrario, se requiere destinar una fuerte cantidad de estos recursos para ablandar las condiciones crediticias en la aplicación de recursos bancarios o privados e iniciar por esta vía en la generación de empleos y en el estímulo a la industria de la construcción del país, que alimenta a un gran número de pequeñas y medianas industrias nacionales.

Que el Gobierno del Distrito Federal destine recursos fiscales propios a través del financiamiento y ayuda de beneficio social para la población de menores recursos, es un hecho excepcional que contrasta con lo que ocurre en la gran mayoría de los Estados de la República, que en materia de vivienda operan sólo como gestores de recursos de los organismos federales y bancarios.

Las obras a cargo del FIVIDESU, lastradas por graves problemas, progresarán con mayor velocidad, gracias al grado de avance que registran: 3,845 viviendas se concluirán este año. En agosto pasado estaban ya concluidas 2,769, cifra que representa un avance del 72% en el programa de vivienda terminada.

En cuanto a los 292 créditos del programa de mejoramiento de FIVIDESU, se han concluido 72; el resto, 220 cuentan con un avance del 58%.

El año pasado, FOVI se retiró del financiamiento del programa de sustitución de vivienda a cargo de FICAPRO, hecho que obligó a respaldar casi todos sus proyectos con créditos fiscales. Ese año se consolidó la compra de 109 inmuebles cuyo proceso de gestión cumplía 5 años y se inició una fuerte dinámica, cuyo resultado al mes de agosto del 99, fue la conclusión de 1,500 viviendas que representan el 55% de la meta anual. 691 de estas viviendas eran de alto riesgo. El resto, 1,214, de las cuales 466 son de alto riesgo, tiene un avance físico cercano al 70%, lo que nos permite afirmar que se cumplirá la meta de 2,714 viviendas.

En días pasados, el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas firmó un decreto expropiatorio sobre 22 inmuebles de alto riesgo; por su parte, la licenciada Rosario Robles firmó, el día de ayer, el decreto expropiatorio de 27 inmuebles más, hecho que permitirá dar atención inmediata a 1,096 familias que

vivían en situación crítica. Adicionalmente, el FICAPRO continúa integrando expedientes para expropiar 89 inmuebles de alto riesgo que no son factibles de adquirir por otro medio y que albergarán a 3,030 familias. Se hará cargo de los nuevos programas de sustitución el INVI, que en 1999 inicia la construcción de 837 viviendas.

La cartera que FIDERE administra ascendía a un monto de 1,894.4 millones de pesos al 31 de agosto de este año. El Fideicomiso de Recuperación identificó los problemas de las carteras y puso en marcha acciones de estímulo al pago, política que permitió una recuperación de créditos de más del 90%, cifra comparativamente mayor que la recuperación que obtiene la banca, la cual en el mejor de los casos es del 80%. La meta de recuperación se reprogramó en consecuencia en agosto y aumentó en 42.4%.

Además de los avances en la liquidación de los fideicomisos Casa Propia y de Vivienda, Desarrollo Social y Urbano, para simplificar y mejorar la operación del sector los hemos reestructurado en un solo organismo, el INVI.

La política de vivienda, se ajusta a los requerimientos de la población que percibe un ingreso menor a 4.7 salarios mínimos. En consecuencia, las reglas y esquemas financieros se diseñan sobre la capacidad crediticia de las familias que integran este grupo tomando en cuenta sus posibilidades de pago como acreditados, política que garantiza un manejo financiero realista y sano y estimula el buen pago. Se diseñaron también mecanismos alternos de cofinanciamiento que han permitido incorporar a grupos de población con menor capacidad de ingreso.

Los nuevos programas de mejoramiento de vivienda y lotes familiares, están orientados a aprovechar mejor el predio y al mismo tiempo reducir el hacinamiento; han sido ampliados presupuestalmente de manera que la cobertura de beneficiarios sea mayor. A la fecha, en el primer programa, hemos terminado ya 122 viviendas y conseguimos concluir 187 proyectos de mejoramiento.

Se puso en marcha un programa que incluye la compra de suelo apto para el desarrollo urbano para reubicar a 414 familias asentadas en zonas de alto riesgo y para construir 439 pies de casa en este año.

A pesar del recorte presupuestal impuesto en la Cámara de Diputados al Gobierno del Distrito Federal y del retiro del FOVI como financiador de los programas de vivienda del gobierno, se incrementó el número de familias atendidas respecto a lo realizado en años anteriores. Durante la actual administración se han concluido 589 acciones por mes, mientras que en el trienio 95-97 esta cifra fue de 520, lo que significa un incremento del 14.3% en las acciones. Al terminar el año la diferencia habrá crecido hasta el 35%.

Al 31 de agosto del presente año, se han concluido 4,536 viviendas, se han realizado 1,370 rescates, y el mejoramiento en 187 casos, y se han adquirido 81 viviendas usadas y 45,738 metros cuadrados de suelo para futuros programas. El total de acciones de vivienda concluidas a la fecha es de 6,174.

El gobierno tiene la obligación de conducir, fomentar y apoyar el proceso para que todos los agentes involucrados en la construcción de vivienda cumplan su meta. Con este objetivo el gobierno ratificó la política establecida en 98 y publicó un decreto que subsidia la vivienda de interés social al 100%. Este tipo de medidas, junto con otras formas de apoyo en la tramitación y gestión de proyecto de vivienda, logrará que para 99 se realicen cerca de 28,000 viviendas, cifra ligeramente superior a la de 1998 y 17.5% mayor que la de 1997.

En síntesis, puedo afirmar que los programas a cargo de la Secretaria avanzan de acuerdo con el ritmo que las metas exigen y que en particular, en materia de vivienda, este año habremos terminado el equivalente a 3 veces lo que realizó la administración anterior en su último año.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, señor Secretario. Lo invitamos a pasar a ocupar el lugar que le ha sido asignado en este recinto.

En cumplimiento del punto cuarto del acuerdo que norma esta comparecencia, fijarán la posición de sus grupos parlamentarios, hasta por 10 minutos, los siguientes diputados: René Rodríguez Ruíz, del Partido del Trabajo; José Luis Benitez Gil, del Partido Verde Ecologista de México; Netzahualcóyotl de la Vega García, del Partido Revolucionario Institucional; Pablo de Anda Márquez, del Partido Acción Nacional; y Ana Luisa Cárdenas Pérez, del Partido de la Revolución Democrática.

En tal sentido, tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, el diputado René Rodríguez Ruíz, del Partido del trabajo.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ.- Con su permiso, señora Presidenta.

Señor arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda; compañeras y compañeros diputados:

La planeación en el desarrollo urbano tiene como objeto mejorar el nivel, la calidad de vida de la población urbana y rural, a través del funcionamiento ordenado y regular de los servicios públicos, así como la distribución armónica de la población, el acceso equitativo a la vivienda, servicios e infraestructura.

De lo expuesto aquí, podría considerarse que hay aspectos positivos en el desempeño de este año de actividades en su Secretaría. Parece acertado que exista una visión metropolitana del desarrollo urbano, con la creación de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, la aprobación del Programa de Reordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. A lo mejor resultaría muy importante que de estos trabajos la población en general tuviera una información precisa.

Las reformas hechas a la Ley de Desarrolio Urbano del Distrito Federal y los procedimientos de modificaciones de uso de suelo a los programas parciales y delegacionales del desarrollo urbano, desde luego que son aspectos positivos. La creación de un órgano colegiado para tomar determinaciones, lo es también. Sin embargo, derivado de un análisis muy detenido de su informe, creemos que tampoco hay miel sobre hojuelas.

Llama nuestra atención en algún sentido comparativo el informe que presentó el Jefe de Gobierno, ahora ex Jefe de Gobierno, ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas, en relación con el informe que usted nos presenta.

El hecho de que en 1998 se detectaron certificados de zonificación de uso de suelo apócrifos o mal dictaminados, alterados e incluso con papel distinto al oficial y en el informe no se menciona qué pasó con las 6 líneas de investigación abiertas ante la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y además se informó que como medida de seguridad fue depurado el 70% de la plantilla del personal de registro. Lo que hoy no se informa es si en esos casos se fincaron responsabilidades, si se resarció el procedimiento, si existieron funcionarios involucrados o bien si existe algún procedimiento administrativo o jurídico de carácter penal o civil para sancionar o fincar responsabilidades a quienes hayan incurrido en esos hechos.

En este año se menciona que se han detectado 74 solicitudes apócrifas, de las cuales 8 fueron alteradas y el resto mal dictaminadas. Lo que no menciona el informe es quién las alteró, quién dictaminó, cuáles son los casos y si se están aplicando las sanciones que establecen los artículos 94, 95, 96 y 97 de la Ley de Desarrollo Urbano.

En el informe del Secretario también se menciona que se están llevando 75 juicios contra actos de la Dirección General de Desarrollo Urbano, y al igual que en el caso anterior, no se da información completa, lo que nos hace pensar que entre estos casos deben estar los que la Asamblea Legislativa detectó y denunció respecto a los certificados de zonificación irregulares, que permitieron el otorgamiento de las licencias de construcción de tres gasolineras en la delegación Coyoacán, la de Angel Urraza y Petén, en Benito Juárez, La Noria en Xochimilco, o centros comerciales como el Carrefour de El Anfora, en la delegación Venustiano

43

Carranza. Casos en donde los vecinos y locatarios de los mercados cercanos presentaron demandas ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, señalando como posibles responsables a la Directora General de Desarrollo Urbano y al arquitecto Angel Pérez Palacios, Director General de Administración Urbana, por otorgar estos certificados.

Desde 1998 el arquitecto Roberto Eibenschutz, informó que se iniciaría la elaboración de 26 programas parciales de Desarrollo Urbano, con un método que se denominó planeación participativa, que resultó ser innovador y un avance cualitativo en la materia por la concepción con la que se daría la participación a los ciudadanos en estos trabajos.

En el informe presentado por el Jefe de Gobierno en el mes de septiembre se menciona que en 1998, se inició la elaboración de 30 programas parciales de Desarrollo Urbano en diferentes zonas de la ciudad, los cuales 11 se dice que están concluidos y están en la Asamblea para su revisión, 5 más están terminados y se inicia la fase de consulta pública, los restantes están en su etapa de elaboración junto con los vecinos.

En el informe que hoy nos presenta el secretario, nos dice que en realidad se trata de 11, que terminaron la etapa de consulta pública y que solo 4 cuentan con proyecto de iniciativa para ser enviados a la Asamblea; uno se pregunta ¿qué ocurre aquí?, hay una diferencia, pero hay otros aspectos que podrían también dar motivo a alguna duda respecto de los informes.

A raíz de los recortes presupuestales, la política de vivienda se ha desempeñado en condiciones difíciles, durante 1999 sufrió un recorte presupuestal de 209.7 millones de pesos, equivalente al 27%; de 771.2 pasó a 561.5, es una reducción presupuestal severa, para atender la problemática habitacional y la más crítica en 4 años ante los compromisos pactados.

La vivienda es un aspecto fundamental del bienestar de la ciudadanía y la atención al rezago, así como las pésimas condiciones habitacionales de una gran urbe, tiene que considerarse como un esfuerzo continuo donde se aprovecha cada centavo proveniente del erario público.

Si bien el recorte presupuestal, no está en manos del Instituto de Vivienda del Distrito Federal, consideramos que este organismo pudiera haber elaborado un programa de vivienda, conforme a los recursos disponibles, por eso quisiéramos preguntar al titular de la Secretaría, ¿Por qué el Instituto de Vivienda del Distrito Federal, no ha podido elaborar semejante programa durante 1999?.

Hay muchas otras cuestiones que desde luego, no nos permite el tiempo de que disponemos formularle señor secretario y que sin embargo quisiera en su momento remitirle estas inquietudes, en virtud de que el tiempo aquí disponible no nos lo permite extendernos más.

En algún sentido, consideramos los integrantes de la fracción del Partido del Trabajo de esta Asamblea, que es satisfactorio parcialmente el informe que nos rinde y que efectivamente hay mucho por hacer y que esperamos que estas observaciones críticas tengan la receptividad de parte de usted como titular y de sus colaboradores para poner remedio a una serie de irregularidades que también me están pasando, independientemente de los logros que aquí ha estado exponiendo usted.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Gracias, señor diputado.

Tiene el uso de la palabra hasta por 10 minutos, el diputado José Luis Benitez Gil, del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS BENITEZ GIL.- Con su permiso, señora Presidenta; arquitecto Roberto Eibenschutz, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda:

La tendencia del ser humano a construir ciudades para vivir en sociedad, ha marcado la pauta para el desarrollo de la urbanización.

En el Distrito Federal, la construcción de la ciudad se dio sin ninguna planeación y de manera anárquica, situación que trajo como consecuencia el detrimento paulatino de la calidad de vida de la población que en ella habita.

Las condiciones de vida marginal en la Ciudad de México son, entre otras cosas, producto del elevado costo de los bienes y servicios; la violencia e inseguridad son fomentadas por la polarización social y el hacinamiento.

Bajo esta óptica podemos afirmar de manera contundente que apostar por la metropolización y megalopolización de la Ciudad de México y los Estados circundantes, ha sido un grave error.

En la actualidad, el Distrito Federal tiene una superficie total aproximada de mil 500 kilómetros cuadrados, de los que el 50% se encuentran urbanizados, presentando en la mayor parte del territorio, una elevada densidad poblacional.

Lo cierto es que día con día aumenta la demanda de servicios, entre los que destaca como prioritaria la vivienda. La oferta de vivienda siempre ha sido inferior a la demanda, lo que de alguna manera ha ocasionado la pérdida de grandes extensiones de suelo de conservación que son invadidos por grupos de escasos recursos que pretenden hacer de estas áreas zonas urbanas.

Lo anterior es originado principalmente por una mala planeación urbana que no permite establecer un equilibrio entre desarrollo y conservación.

Dentro de este marco es inobjetable que todo proyecto urbano, esto es la selección del sitio para la urbanización, su conceptualización, diseño y ejecución, necesariamente deben tomar en cuenta las variables ambientales.

De igual forma, para abordar la problemática de vivienda en el Distrito Federal, es preciso contemplar las características y variantes de la zona conurbada, municipios y poblaciones vecinas.

La zona metropolitana aloja alrededor del 18% de la población nacional. Dicha población presenta un envejecimiento que ha originado cambios significativos en los requerimientos de empleo, vivienda, educación y salud.

De igual forma, las migraciones han jugado un papel importante en la dinámica demográfica de la ciudad, a pesar de que en la actualidad el Distrito Federal se ha venido comportando como entidad expulsora de población.

Se ha dado un despoblamiento de las áreas de más antigua urbanización, mismas que cuentan con todos los servicios, todo esto como producto del desplome del parque de vivienda de alquiler, por los efectos de la crisis económica sobre el mercado de arrendamiento y por la sustitución del uso habitacional, por la expansión de las actividades del sector terciario de la economía.

Esta crisis ha impulsado los asentamientos suburbanizados, generando a la vez una subutilización de la infraestructura urbana existente y un empeoramiento de las condiciones de vida de la población que habita las colonias populares de reciente urbanización.

Desafortunadamente este crecimiento se ha dado hacia áreas de reserva y zonas rurales del Distrito Federal, lo que acarrea una serie de problemas adicionales como son la pérdida de suelo agrícola para autoconsumo, pérdida de los últimos remanentes de áreas verdes, perdidas de zonas de recarga del acuífero, afectación y pérdida de flora y fauna, además de los costos que implica llevarse servicios a zonas y terrenos inhóspitos donde se ubican los nuevos asentamientos.

En las últimas décadas los requerimientos habitacionales de los sectores mayoritarios de la población, sólo se han satisfecho en muy poca, pequeña proporción, a través del mercado inmobiliario formal y de los programas públicos de vivienda, fundamentalmente mediante el fraccionamiento ilegal de tierras de propiedad privada, ejidales o comunales o en fraccionamientos de zonas de alto riesgo, en complicidad con las autoridades correspondientes y partidos políticos.

La distribución desigual de las cargas del proceso de urbanización entre Distrito Federal y Estado de México y la gran disparidad en términos de recursos para hacerles frente, consolida un proceso de segregación, exclusión, en beneficio de las áreas centrales de la aglomeración, básicamente el Distrito Federal, que presenta las mejores condiciones de vida.

A pesar de que el crecimiento de la población en el Distrito Federal tiende a reducirse notablemente, el grupo de población que está en edad de trabajar y de formar un hogar, es el inverso, ya que va en aumento, lo que implica una política de desarrollo urbano y vivienda que debe ser bien pensada y planeada y que prevea las situaciones a futuro, principalmente cuando ese grupo de edad en aumento, comience a disminuir.

Se estima que para el año 2010, el 62% de la población metropolitana vivirá en los Municipios y poblaciones conurbadas del Estado de México. Las necesidades habitacionales crecerán a tasas mucho más elevadas que la población y presionarán por una expansión del área urbana, mucho más importante de lo que suelen pensar los planificadores y los tomadores de decisión.

Así, se puede afirmar, que la presión que ejercerá la demanda de un lugar donde vivir, por parte de un volumen muy importante de nuevas familias, convertirá el espacio habitable en un bien escaso y fuente de conflictos sociales y políticos, lo cual significará un desafío para la sustentabilidad, medio ambiental del Valle de México y más generalmente, para la gobernabilidad de la ciudad.

De esta manera, es importante tener una política clara sobre la vivienda y el crecimiento urbano, para evitar que estos temas sean botines políticos y de partidos sin escrúpulos, que los utilizarán como hasta la fecha lo han hecho, para llevar agua a su molino.

La problemática de vivienda en esta ciudad, va más allá de construir viviendas o zonas habitacionales, ya que las mismas requieren de la dotación de servicios; un ejemplo claro es el agua, donde un déficit financiero de 1000 millones de dólares por año para el Distrito Federal del sistema de drenaje y agua, hace dudar de la capacidad de los organismos públicos responsables, para atender la demanda futura, tanto en cantidad como en calidad.

Sin embargo, el proporcionar a la población una vivienda digna y de buena calidad no debe implicar necesariamente la elevación de los costos de construcción, forzosamente debe contemplar nuevas técnicas arquitectónicas que proporcionen confort y utilidad, al mismo tiempo que integren alternativas acordes con el ambiente.

Asimismo, es importante recalcar que el crecimiento en la demanda de vivienda implica un aumento del parque vehicular, dado por la expansión del área urbanizada, así como a una estructura urbana inadecuada, principalmente en lo que se refiere a desarticulación espacial entre vivienda y empleo.

El transporte colectivo básicamente es privado, deficiente y de mala calidad e impulsa un proceso indeseable de urbanización periférica dispersa y no regulada.

Todo lo anterior origina graves implicaciones en la calidad del entorno y la salud de los habitantes, creando condiciones adversas que nos permiten plantear un futuro muy conflictivo para la ciudad en lo concerniente a la relación entre medio ambiente, salud y calidad de vida de la población.

Por lo tanto, el desarrollo adecuado de la Ciudad de México y el área metropolitana sólo se logrará a través de una planeación integral, mediante el fortalecimiento de los gobiernos locales y un profundo proceso de democratización en la toma de decisiones, creando espacios de gestión entre autoridades y actores sociales, limitando el peso excesivo que tienen actualmente los intereses de grupo, fraccionadores, promotores inmobiliarios, microbuseros, etcétera, sobre el desarrollo urbano de la ciudad y encontrando nuevas formas de gobernabilidad que legitimen la toma de decisiones en pro del bien común de la población actual y de las generaciones futuras.

Señor Secretario, el Partido Verde Ecologista de México se muestra interesado en escuchar sus compromisos y respuestas concretas que usted en calidad de responsable de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda dé a los planteamientos aquí presentados, para saber qué es lo que podemos esperar de la Secretaría a su cargo y del Gobierno del Distrito Federal sobre este tema.

Por su atención, gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, el diputado Netzahualcóyotl de la Vega García, del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO NETZAHUALCOYOTL DE LA VEGA GARCIA.- Con su permiso, diputada Presidenta.

Señor arquitecto Roberto Eibenschutz, en principio debo manifestarle que la fracción priísta de esta honorable Asamblea tiene que hacer un reconocimiento expreso de la habilidad que usted ha desplegado en su segundo informe, el informe que usted envío a la Asamblea, no el que acaba de leer, para dar algún soporte a los párrafos escuetos que ocupó el Jefe de Gobierno para dar cuenta a esta soberanía de su obra en el área de la cual usted es el responsable. En verdad ha sido un gran esfuerzo y debemos de reconocerlo, esfuerzo para tratar de justificar lo que dificilmente tiene

justificación, en un informe de gobierno de la ciudad más importante del país.

Es interesante comprobar cómo en el texto que usted nos presenta hay una serie de ideas recurrentes y términos que se repiten una y otra vez en todo el documento: planeación, planeación participativa, definición de programas, programas parciales, consultas, talleres de participación ciudadana. Es indudable que todos estos términos, muy ligados a la democracia desde luego, pero también es indudable a que son términos que nos ayudan a ganar tiempo y dejar las obras para más tarde.

Sin embargo, ¿se ha dado usted cuenta, señor arquitecto, que éste es el segundo informe de gobierno de la ciudad, que entre el día de hoy y el 5 de diciembre del año 2000, fecha de su término, sólo nos separan 420 días? ¿Tendrá tiempo usted y la nueva Jefa de Gobierno para llevar a cabo esa buena voluntad, o sólo quedará en buenos deseos, en buenas intenciones y que las obras que se planean con esa participación comunitaria, esperen para mejor ocasión una vez que se hayan decidido?

Usted en su documento, insisto, el extenso, el que recibimos en la Asamblea, nos cuenta del proyecto de La Merced, entre otros; del proyecto de Tacubaya; del Cerro de la Estrella; del mejoramiento urbano; de El Rosario, en fin, nos relata un rosario de proyectos que no dudamos de su bondad, pero que le confieso que hubiéramos querido que usted nos informara de realidades, realidades concretas, no realidades virtuales; por cierto, buenos proyectos todos, pero cuando se hagan realidad entonces hablamos.

Es de llamar la atención el tiempo y los párrafos que dedica al proyecto de remodelación del Zócalo, y no sabe, de veras no sabe, señor Secretario, el alivio que sentimos al saber que gracias a la gestión del clero, el proyecto ejecutivo, como usted dice, mantendrá las rejas de la Catedral Metropolitana; créame que de veras mucho nos preocupaba el que no estuvieran las rejas contempladas.

Es alentador también, que para la aprobación del mencionado proyecto se haya hecho una consulta ciudadana y que hubieran participado en la misma 4,249 ciudadanos, según sus números. Es indudable que es un gran esfuerzo de democracia, sólo que no olvidemos que en la ciudad, sólo en ella habitan más de 9 millones de mexicanos. Así las cosas, 4,249 ciudadanos consultados es una muestra no muy representativa, pero en fin, es una consulta ciudadana, tiene usted razón.

El año próximo la Asamblea estará, nosotros ya no, estará en posibilidad de terminar de analizar las obras, de comentarlas, quizá de aplaudirlas y serán seguramente las mismas obras que hoy nos presenta como proyectos. En éste, y perdón por la repetición, que calificaría como el

informe de proyectos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Señor Secretario:

Todavía recordamos que existe un documento de campaña al que se llamó plataforma democrática para una nueva ciudad 1997-2000, en él el ingeniero Cárdenas se comprometió con los habitantes de esta ciudad a construir 100,000 viviendas anualmente y un número igual de acciones de mejoramiento, dando prioridad a la vivienda popular y de interés social, así decía. Esta promesa calculada fríamente y por supuesto destinada a tocar lo más hondo de las esperanzas más sensibles de la ciudadanía, seguramente que le produjo muchos votos a su favor. Pero yo me pregunto: ¿El Jefe de Gobierno sabía que construir las 100,000 viviendas al año era compromiso que dificilmente cumpliría? Por supuesto que no lo hizo, que fue una medida publicitaria muy bien calculada, no solamente para conseguir votos, sino calculada para el salto de trampolín que hemos presenciado en los últimos días.

El ingeniero Cárdenas ha renunciado después de su informe, pero usted se queda, señor Secretario. Si se hubiera cumplido la promesa estaríamos celebrando hoy la construcción de 200,000 viviendas, estaríamos hablando de casi un millón de esperanzas satisfechas para capitalinos beneficiados, lamentablemente eso no es así.

En este renglón, ¿de qué nos puede informar, señor Secretario? Indudablemente que de lo mismo que ha dicho el Jefe de Gobierno, de un poco más de 6 mil viviendas en dos años y de una muy buena voluntad.

Permítame transcribir el párrafo leído en esta tribuna por el propio Jefe de Gobierno, él decía: "A través de los organismos de vivienda del Distrito Federal, FICAPRO, FIVIDESU e Instituto de la Vivienda, en 98 se construyeron 2,347 viviendas y hasta julio de 99, a pesar de los recortes presupuestales, se tenían construidas 3,833, es decir, un total de 6,180 en lo que va de la presente administración", termina la cita.

Desde luego, el culpable de todo esto es el Gobierno Federal, eso lo digo yo, porque el ingeniero Cárdenas afirmó: "El recorte de recursos al Gobierno del Distrito Federal afectó, entre otros, a los programas de construcción de vivienda".

Pero tengo que reconocer, señor Secretario, a nombre de la fracción priísta, que el propio ingeniero Cárdenas nos dejó viva una esperanza cuando dijo: "Por otra parte, una muestra de la confianza en la ciudad se tiene en la inversión que realiza la iniciativa privada en vivienda de interés social, en diversos proyectos de inversión superior a los mil millones de pesos se terminaron o terminarán este año 7,000 viviendas".

Es una esperanza fundada de que la iniciativa privada vendrá a resolver al Distrito Federal su problema de vivienda, pero la promesa original era otra.

Finalmente, señor Secretario, el grupo parlamentario priísta en esta Asamblea tiene que reconocer su labor por cuanto a promover la renovación del marco jurídico para el desarrollo urbano del Distrito Federal y su disposición de hacer realidad para noviembre el Reglamento de la Ley del Desarrollo Urbano. Como se ve, no todo es malo.

Y a través de su persona, permítame, señor Secretario, hacer un reconocimiento público a las autoridades del Gobierno del Distrito Federal por la acuciosidad que han mantenido para aplicar las normas que regulan la construcción expedidas por anteriores administraciones y que, puestas a prueba una vez más en el reciente sismo, evitaron que tuviéramos que lamentar consecuencias como las que sufrimos en 1985. Como se ve, no todo es malo.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al diputado Pablo de Anda Márquez, del Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO PABLO DE ANDA MARQUEZ.- Con su permiso, señora Presidenta.

Compañeras y compañeros diputados; arquitecto Roberto Eibenschutz, Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno de la Ciudad de México: El gran reto que nos plantea el desarrollo urbano, el ordenamiento territorial de esta gran Ciudad de México, de conformidad con la ley en la materia, es el de mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural del Distrito Federal. Sin embargo, en los últimos 30 años por lo menos la calidad de vida de la población se ha visto gradual e inevitablemente lesionada como consecuencia de un rápido pero a su vez anárquico crecimiento de la mancha urbana, lo anterior debido, además del crecimiento natural de la población y de la actividad económica, al nefasto centralismo que concentró en la capital del país el poder político, administrativo, económico, cultural y científico tecnológico, así como los grandes centros de salud pública; aunado a lo anterior la corrupción promovida desde el poder mismo, con fines de lucro y de manipulación política.

La historia plasmada en los programas parciales varía para cada caso. Para la Delegación Benito Juárez, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal se narra que la delegación se caracteriza por ser totalmente urbana, carece de áreas de reserva ecológica y de áreas para crecimiento urbano.

Dentro de la dinámica de la ciudad se encuentra inmersa en un proceso donde las colonias originalmente habitacionales se han ido transformando hacia usos comerciales y de servicios, como resultado de su ubicación central, la buena accesibilidad y la adecuada dotación de servicios.

Caso similar ocurrió en la Delegación Cuauhtémoc, ya que el explosivo crecimiento poblacional de la Ciudad de México provocó la transformación del uso del suelo al demandar cada vez más espacios para servicios y comercios en la ciudad central, desplazando a la población hacia otras zonas periféricas; mientras que para Miguel Hidalgo fueron los sismos del 85 los que provocaron que la presión inmobiliaria transformara principalmente Polanco, y así podríamos ir revisando uno a uno los programas y encontraríamos al ficticio e inmaterial culpable del desorden en la ciudad, son las colonias por sí mismas las que deciden transformarse, es el crecimiento poblacional el que expulsa a los habitantes de sus áreas habitacionales, es la presión inmobiliaria, se cae en absurdos tales como el afirmar que la construcción de Ciudad Universitaria por sí misma fue la que provocó la transformación de todo Coyoacán, pasando de una vocación eminentemente habitacional a una comercial y de servicios, tal pareciera que la autoridad responsable de hacer vigente el tercer párrafo del artículo 27 constitucional, así como las diversas normas relativas al desarrollo urbano, tratarán de darle personalidad material a un concepto para deslindar en él toda la responsabilidad de sus actos y omisiones.

Señores funcionarios y compañeros diputados, los responsables de este desorden no son los conceptos, ni las ideas, son los servidores públicos que contravienen el mandato soberano del pueblo que otorga a la autoridad el poder para cumplir y hacer cumplir la ley; pero también otorgó ese poder para dirigir, coordinar, ordenar y estimular todas las capacidades y potencialidades de los habitantes para mejorar la calidad de vida de la sociedad en su conjunto.

El caos en el que hoy estamos inmersos, es responsabilidad tanto de las autoridades del pasado, como de las actuales, tanto del Gobierno Federal, como del Gobierno del Distrito Federal ¿Cuál es la herencia del pasado? El centralismo asfixiante, la inoperancia del Plan Nacional de Desarrollo, del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y del Programa de las 100 ciudades, el incumplimiento de los objetivos trazados para impulsar un desarrollo regional equilibrado, lo cual provoca que miles de mexicanos abandonen su tierra y emigren a las grandes urbes o al extranjero, generándose en las ciudades los cinturones de miseria, la invasión de las zonas de conservación ecológica, el hacinamiento, la mendicidad y el comercio informal, entre otros problemas.

Dentro de lo correspondiente a la infraestructura urbana puedo mencionar algunos ejemplos: La pérdida de capacidad de nuestras vialidades en aproximadamente un 5% anual, presentando un rezago en materia de infraestructura vial de un 50% acumulado durante la última década; un déficit de entre 50% y 80% en la capacidad de recarga de los acuíferos, situación que se agrava cuando se pierden áreas de

conservación ecológica para recarga, ya que por cada metro cuadrado cedido a la mancha urbana, se dejan de infiltrar al subsuelo de 1,000 a 1,200 metros cúbicos anuales de agua, esta situación pone en grave riesgo la viabilidad de esta ciudad; aunado a lo anterior, el grave déficit de vivienda, empleo y el encarecimiento de los servicios públicos.

Por lo que respecta al detrimento de la calidad de vida, entre los problemas que se agudizan está la inseguridad, las enfermedades respiratorias y crónico degenerativas relacionadas a la contaminación del aire, suelo, agua y alimentos, así como las vinculadas a estados patológicos mentales del ser humano que atentan contra la dignidad de la persona, dañando muy sensiblemente al núcleo de la sociedad, que es la familia.

A este legado contribuye también la actual administración, ya que no obstante los esfuerzos que se están realizando en algunos rubros y que se han logrado avances poco significativos comparados con la dimensión de la problemática, persisten por parte de algunos funcionarios las viejas prácticas que buscan burlar la ley, lográndolo en la mayoría de los casos, desafortunadamente.

Arquitecto, Eibenschutz, hasta el momento usted y sus colaboradores no han dado respuesta a algunas de las denuncias presentadas por diferentes diputados de esta Asamblea ¿Qué nos puede decir acerca de ellas?

En su informe, sólo menciona que el 70% de los juicios relativos a uso de suelo se concentran en Benito Juárez, Coyoacán, Miguel Hidalgo, Alvaro Obregón y Tlalpan y que se detectaron 74 solicitudes apócrifas para la acreditación de derechos adquiridos, referidos, certificados, emitidos antes de 1997, es decir, que para usted en esta administración no hay corrupción y todo se limita a los actos del pasado.

Al menos en su informe no menciona responsabilidades de los funcionarios de esta administración y usted y yo sabemos que persiste la corrupción. De igual forma persisten omisiones, ya que a pesar de que el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México define una acción coordinada e ineludiblemente obligada entre el Estado de México y el Distrito Federal, debido a que compartimos los servicios, la infraestructura y los mismos recursos naturales, se omiten, por otra parte, estrategias encaminadas a coordinar los esfuerzos respecto a lograr la viabilidad de la futura megalópolis como fenómeno de la conurbación de la región centro del país, conformada por el Distrito Federal y los estados de Hidalgo, México, Morelos, Puebla y Tlaxcala.

Muchos de los problemas de nuestra ciudad también se derivan de las omisiones de las autoridades locales, municipales y federales respecto a otras entidades menos favorecidas. ¿Por qué el Gobierno del Distrito Federal no ha impulsado una política de desarrollo urbano, vinculada también a la incidencia de las políticas nacionales y las desigualdades regionales en la problemática local de la capital del país? ¿Ha existido acaso un papel activo y solidario frente a la Federación, en busca de un desarrollo regional equilibrado?

El Partido Acción Nacional considera que para lograr un desarrollo regional equilibrado en el marco del nuevo federalismo es posible y deseable que los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, encabezados por el Gobierno de la República, concerten un programa de desarrollo regional equilibrado, que impulse el desarrollo en todo el territorio mexicano. Estaría enfocado a revertir las tendencias de concentración económica, educativa y cultural como también a cambiar las situaciones negativas del hacinamiento poblacional en unos cuantos puntos del mapa de la República, incluyendo en la toma de decisiones la participación de todas las fuerzas sociales, económicas y políticas, federales, estatales y municipales.

Por otra parte, para restablecer el orden, resulta imprescindible que la autoridad cumpla y haga cumplir la ley. Es lamentable que las acciones del actual gobierno no hayan correspondido aún a las expectativas ciudadanas generadas en el proceso electoral de 1997.

No es ni será mediante la adecuación de la ley a cada caso particular como se resolverá la crisis urbana ni de esta metrópoli ni de la futura megalópolis. Es ahora cuando se tienen que cimentar las bases para un mejor mañana.

Arquitecto Eibenschutz, usted tiene la palabra.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, la diputada Ana Luisa Cárdenas Pérez, del Partido de la Revolución Democrática.

LAC. DIPUTADA ANA LUISA CARDENAS PEREZ.- Con su permiso, diputada Presidenta.

Arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, Secretario de Desarrollo Urbano; compañeras y compañeros diputados:

Uno de los aspectos medulares para la vida de nuestra ciudad capital, se refiere al desarrollo urbano, entendido como la posibilidad de incidir en la planeación del ensanchamiento de los espacios urbanos en sus ámbitos públicos y privados, conjugada equilibradamente con la atención de la demanda ciudadana en materia de vivienda, áreas vedes, equipamiento urbano, transporte, industria, servicios, etcétera, para lograr un crecimiento óptimo y sustentable de nuestra metrópoli.

Aunado a lo anterior, debemos tener presente la complejidad regional que significa esta urbe. En primer lugar, hay que entender que el desarrollo urbano de nuestra ciudad traspasa sus límites geográficos, insertándose de manera específica en el núcleo denominado Zona Metropolitana del Valle de México, con una población total de 18.8 millones de habitantes, y en segundo lugar que este espacio regional forma parte de un sistema en formación llamado por los estudiosos la Megalópolis del Centro de México, cuya población total rondaría entre los 26 millones de habitantes.

En la superficie urbana del Distrito Federal, de un poco más de 63 mil hectáreas, y en la correspondiente a la zona Metropolitana del Valle de México, que abarca un espacio total de 184 mil hectáreas, se desenvuelven procesos incluso contradictorios, tales como el despoblamiento de la ciudad central del Distrito Federal y el crecimiento de los asentamientos poblacionales de la zona periférica, la cancelación de industrias de la Ciudad de México y la industrialización de los municipios conurbados por citar algunos ejemplos.

Uno de los hechos innegables de la realidad urbana, de nuestra región se refiere a la debilidad de la planeación o en casos extremos a su franca ausencia, lo que ha llevado a un crecimiento desordenado y anárquico de la zona metropolitana. Dicho proceso requiere ser modificado de modo que se cuente con una planeación realmente efectiva con la definición de líneas claras de actuación que garanticen la viabilidad de la región, mediante un desarrollo urbano deseable y sustentable.

Múltiples aspectos deben ser considerados para establecer una coordinación metropolitana eficaz, aspectos que van desde el intercambio de experiencias pasando por la cooperación interestatal y el reconocimiento de la imperiosa necesidad de valorar la problemática de la zona metropolitana, desde una óptica que supere una visión sesgada, localista o coyuntural, por una visión metropolitana de mediano y largo plazo, ésta se debe de instalar y prevalecer, si se quiere mejorar la calidad de vida de quienes habitamos y trabajamos en ella.

Para avanzar en esta dirección, se requiere que los gobiernos hagan coincidir eficientemente programas, recursos y plazos. Uno de los rubros sobre el que quisiera llamar la atención, es el de la vivienda, el cual tienen gran trascendencia para la vida económica, social, cultural y política de nuestra ciudad.

Muchos comentarios se podrían hacer en este tema, resalta en el informe el impulso y la aplicación de nuevos esquemas y programas financieros, para favorecer la construcción y adquisición de vivienda para sectores con menores recursos, bajo criterios más objetivos, estos esquemas contrastan notablemente con los antiguos modelos que dieron prioridad a sectores poblacionales, que en sentido estricto, rebasaban el nivel mínimo de ingresos, para acceder a créditos de interés realmente social.

El cambio de esquema para la construcción y la adquisición de vivienda de interés social en el Distrito Federal, a diferencia de los prevalecientes a nivel federal, es la muestra clara del compromiso que pueden asumir los gobiernos locales con sus habitantes.

La forma irregular en que anteriores administraciones procedían a financiar diversos proyectos de vivienda y adquisición de terrenos mediante acuerdos políticos, sin comprobar la posesión legal de los inmuebles, derivó en la carencia de escrituras para un número importante de viviendas financiadas y de terrenos adquiridos, esta situación ha obligado que el actual gobierno, inicie un saludable y urgente proceso de regularización y de seguridad a miles de familias.

Otro aspecto al que voy a referirme está enfocado a los esfuerzos de planeación que el actual gobierno está realizando mediante la formulación, consulta y presentación de un número importante de programas parciales, como el nivel más particular de planeación urbana que existe en la Ley de Desarrollo Urbano, proceso que ha incluido el impulso de formas novedosas de participación ciudadana, integrando a representantes vecinales a las importantes tareas de diagnóstico y formulación de los mencionados programas y no sólo a la mera consulta formal del anteproyecto en cuestión.

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda debe garantizar que las propuestas y observaciones que la ciudadanía ha realizado a los diferentes proyectos de los programas parciales, se incorporen en la medida en que estas sean útiles para la planeación.

Es necesario, y por este conducto le solicito señor Secretario, vigilar que las consultorías contratadas garanticen en el diseño de los programas la participación vecinal. Hoy un grupo de vecinos de la Delegación Tlalpan nos manifiestan su interés y su preocupación porque han sido excluidos desde su punto de vista en la consulta formal.

Concretamente se requiere que al ser analizados, discutidos y dictaminados estos programas por parte de esta soberanía, se consideren elementos encaminados al logro de la eficiencia y eficacia de la planeación urbana, que además respondan a la necesidad de contar con elementos normativos del crecimiento urbano, con criterios que resguarden el interés general por encima de los intereses estrictamente particulares o sectoriales.

Adicionalmente, es estrictamente necesario impedir que los programas parciales sean utilizados con fines clientelares o que sean limitados por problemas políticos. Esa es la responsabilidad tanto del Gobierno del Distrito Federal, como de nosotros los legisladores locales.

En cuanto a la revisión que por ley se está realizando del programa general, compartimos la intención de que este proceso sea resultado de la concurrencia de múltiples factores de la ciudad, no sólo de los funcionarios gubernamentales encargados del mismo, sino también de la participación de los sectores académicos, sociales, económicos y culturales de nuestra ciudad.

La propuesta de establecer la revisión sexenal del programa general, de manera que se corresponda con el inicio del gobierno local electo, nos parece de gran trascendencia para dotar de nuevos elementos a la planeación urbana, sobre todo si estos garantizan la viabilidad de las propuestas que los candidatos electos hagan, sin que ello implique, desde luego, la desaparición de las grandes líneas de acción que el programa general contiene.

Una visión renovada y actualizada de los aspectos centrales de la planeación urbana, seguramente facilitará la concreción de los aspectos contenidos en el principal documento de planeación urbana con el que cuenta nuestra ciudad; la renovación y actualización sexenal del programa general puede constituirse en un elemento de dinamismo en la planeación urbana, lo que finalmente puede favorecer la interrelación entre lo originalmente planeado y lo que se ha logrado en el transcurso del tiempo, que en términos reales permitirá lograr la integración de mejores medios de participación y ordenación territorial.

En cuanto a los programas de recuperación urbana aplicados, es importante señalar la relevancia de tales propuestas, puesto que denotan un claro interés del gobierno local por favorecer la creación de instrumentos y medios para recuperar los espacios urbanos que han sufrido importantes grados de deterioro, lo que finalmente permite mantener y preservar aspectos culturales históricos que den identidad a nuestra ciudad.

Aquí es preciso señalar que el caso del proyecto de recuperación del Zócalo de la Ciudad de México, diferido por la falta de recursos, luego del recorte experimentado en el endeudamiento neto, fue resultado de la definición coincidente entre el ejecutivo local y autoridades de carácter federal, que incluso participarán con el 50% de financiamiento, lo que deja sin bases las críticas limitadas de muchos políticos que querían ver esta obra como un sueño o delirio de un gobernante.

Seguramente las autoridades federales, como el ejecutivo local, están de acuerdo en la necesidad de recuperar el espacio público más importante de México, porque han coincidido en que renovar y mantener el Zócalo, es plenamente justificado cuando este espacio forma parte del patrimonio de la humanidad.

Por otra parte, las reformas a la Ley de Desarrollo Urbano, aprobadas por esta soberanía, que incluyen la creación de un mecanismo más rápido para modificar el uso del suelo,

NUM. 10

nos parece que son cambios que favorecerán a los sectores sociales, comerciales y productivos, sin embargo, es necesario que la autoridad delegacional se involucre para que esos mecanismos sean eficientes.

Señor Secretario, tenemos conocimiento de que el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano será expedido en el transcurso de la siguiente semana, por ello, demandamos la responsabilidad y compromiso de parte de la SEDUVI, para que este ordenamiento particular tenga plena correspondencia con la ley, para que en coincidencia con sus atribuciones, la aplicación de las normas generales encuentren claridad en su reglamento. La experiencia de la anterior administración nos demostró que las lagunas y contradicciones entre la ley y reglamento, facilita el desorden y la anarquía.

Compañeras y compañeros diputados, estamos convencidos de que los cambios políticos que se han generado en nuestra ciudad, con el arribo de un gobierno democráticamente electo, han abierto las posibilidades de que la ciudadanía vigile y participe en las decisiones más importantes que en materia de desarrollo urbano tenemos, el reto está en cumplirse, pues la viabilidad y desarrollo real, equilibrado y sustentable de nuestra ciudad capital, es responsabilidad tanto de gobernantes, legisladores y ciudadanos.

Esta ciudad cada día exige más transparencia, eficiencia y eficacia en las decisiones gubernamentales, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se solicita al señor Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman, pasar nuevamente a esta tribuna, a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas.

La ronda de preguntas al funcionario compareciente se hará hasta por 5 minutos, por cada uno de los siguientes diputados: José Narro Céspedes del Partido del Trabajo, perdón, hay un cambio, René Rodríguez Ruiz del Partido del Trabajo; José Luis Benítez Gil del Partido Verde Ecologista de México; Luis Miguel Ortíz Haro Amieva del Partido Revolucionario Institucional; Pablo Jaime Jiménez Barranco del Partido Acción Nacional; e Ignacio Ruiz López del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos, el diputado René Rodríguez Ruiz del Partido del Trabaio.

EL C. DIPUTADO RENE RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Muchas gracias, compañera diputada Presidenta.

Señor Secretario, de acuerdo al estudio y análisis que se ha hecho en referencia a los asentamientos irregulares, ¿cuáles serían los criterios para resolver el problema de estos, según su opinión?

Nos habla usted de que el día de ayer se suscribieron decretos expropiatorios de veintitantos predios, por la Jefa de Gobierno de esta ciudad. Aunado a esto, que no me parece incorrecto expropiar, debería de expropiarse más, sobre todo algunos predios que están ahí muertos, inactivos, producto o con tendencias especulativas, ¿de acuerdo al inventario actual de predios baldíos, puede decirnos en cuántos de ellos existe la factibilidad real de desarrollar proyectos de vivienda?

Una pregunta más. En su informe podemos apreciar que para la rehabilitación del Zócalo se tiene estimado un presupuesto de obra de 110 millones de pesos. ¿No considera usted que es una cantidad excesiva y vana para este proyecto? ¿No sería mejor emplear estos recursos en zonas marginadas o para la promoción de viviendas?

Y en el mismo contexto de la pregunta anterior, en su informe usted nos hace alusión al proyecto de remodelación de la Casa de las Ajaracas, inmueble que será destinado para la residencia del próximo Jefe de Gobierno del Distrito Federal. Díganos cuánto va a costar este proyecto y si no considera que es mejor reinvertir esos recursos para la bolsa del suelo urbano.

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, tiene usted el uso de la palabra hasta por 10 minutos.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Muchas gracias, señora Presidenta.

Señor diputado Ruiz, coincido en mucho con sus planteamientos y sus preocupaciones. Por lo que se refiere a los asentamientos irregulares, en cuanto a los criterios con los que se pretende trabajar, están expuestos en la política urbana que ha sido publicada y que ha sido expuesta en esta Asamblea, lo que estamos haciendo es un esfuerzo muy importante por evitar los nuevos asentamientos irregulares que se están dando sobre todo en la periferia de la ciudad, principalmente en el sur de la ciudad.

En las delegaciones de Xochimilco, Tlalpan, Magdalena Contreras, Tláhuac e Iztapalapa tenemos todavía un número importante de asentamientos y una presión muy grande generada por los problemas de crecimiento en lo que llamamos desdoblamiento de familias, los hijos que se casan y que necesitan nueva vivienda y que buscan un espacio para establecerse.

El Gobierno del Distrito Federal mantiene dos criterios básicos para tratar de resolver este problema: Uno es el defender a toda costa las áreas de preservación ecológica. Para esto lo que se requiere son inversiones, programas productivos, apoyos para que la tierra sea utilizada de la manera adecuada, de la forma en que está prevista que sean utilizadas estas áreas; en esto hay ya programas de desarrollo económico en las áreas rurales que buscan este camino y hay programas de reforestación importantes.

Tenemos un programa especial, como usted sabe, en la Sierra de Santa Catarina, de protección en una franja importante que fue expropiada y lo mismo en la Sierra de Guadalupe al norte de la ciudad. Digamos esas son las partes de preservación, es decir estamos tratando de evitar al máximo y en ocasiones se ha tenido que recurrir a la fuerza pública cuando hay nuevos asentamientos o invasiones en estas zonas. Afortunadamente han sido pocas estas acciones y han sido en todos los casos hechas con respeto y con cuidado con la gente.

En el otro extremo, la forma de evitar estos asentamientos irregulares consiste en tener opciones reales, opciones legales para que la población pueda establecerse, estas opciones legales son las que estamos impulsando a través de los distintos organismos de vivienda del Distrito Federal. Cabe recordar que la mayoría de la población, estoy hablando del 70 ó 75% de la población de la ciudad, tiene ingresos muy limitados, ingresos por debajo de 3 salarios mínimos, las acciones que estamos generando en el área de vivienda, están orientadas exclusivamente para esta población, para la población de más bajos recursos que es la que por primer principio le corresponde atender a un gobierno responsable y democrático y por otro lado porque es la población mayoritaria y es la población que está generando esta presión en zonas inadecuadas de suelo de preservación.

Todos los programas que estamos desarrollando, yo he mencionado aquí las cifras y seguramente voy a mencionarlas nuevamente, en términos de los programas y volúmenes de vivienda que se están realizando, no alcanzan todavía, y esto es importante también dejarlo claro, no alcanzan todavía a cubrir las metas necesarias para atender a la nueva población que requiere viviendas cada año, todavía hay un remanente, un remanente que yo estimo en el orden de 7,000 familias que no tienen respuesta; no tienen respuesta, ni por parte del Gobierno del Distrito Federal, ni por parte de los organismos federales de vivienda, estas 7,000 familias al año todavía recurren a procedimientos de autoconstrucción, algunos en zonas irregulares y las otras aumentan el índice de hacinamiento que ya es alto en nuestra ciudad y que nos está indicando esta carencia de viviendas. Estos son los criterios fundamentales a los que nos estamos abocando. Por lo que se refiere al Zócalo y a la Casa de las Ajaracas son dos temas importantes, en los dos casos a usted le preocupa el asunto de los recursos, a mí también, el problema de establecer prioridades es uno de los problemas más graves que tiene un gobierno y es un problema muy semejante al que

tiene cualquier jefe de familia a nivel doméstico, ¿con los pocos recursos que se tiene qué conviene hacer? Bien, este gobierno piensa que destinar una milésima parte del presupuesto de que dispone, una milésima parte, una vez en 40 años, porque hace 40 años que no se toca el Zócalo, no es un dispendio, no es un gasto excesivo, por el contrario, es el reconocimiento al respeto que nos merece el espacio público más importante del país, es el espacio en donde todos los mexicanos se juntan, es el espacio que todos usamos, es el espacio en donde millones de gentes cruzan, viven, utilizan y es un espacio que merece un mínimo respeto. Este mínimo respeto es el que puede cubrirse con obras muy austeras que tienen un costo muy limitado que significa 50 millones para el Gobierno del Distrito Federal que desde luego podrían utilizarse para otro tipo de prioridades que también se están atendiendo y que se están atendiendo con los otros 999 partes de estas mil que comprende el presupuesto.

En el caso de las Ajaracas, pues yo diría en términos presupuestales el argumento es fundamentalmente el mismo, se trata no sólo de construir la vivienda del Jefe de Gobierno, que es un tema importante, sino también se trata de aprovechar ese predio que es el único predio baldío que está en el Zócalo que la administración pasada ya había enajenado para usos comerciales en este predio, el gobierno rescató el predio y actualmente se propone utilizarlo para un uso digno. Este uso digno de ser la casa de gobierno del Jefe de Gobierno tiene también atrás una fundamentación en la política de desarrollo urbano de la ciudad.

Como usted sabe, el Centro Histórico es uno de los temas fundamentales y lo que es el centro y en este caso el Zócalo y este predio son parte de una estrategia de practicar con el ejemplo. El hecho de que el Jefe de Gobierno viva en el centro es un ejemplo importante para el resto de la población, estamos haciendo un esfuerzo grande por captar población, por retener población en el centro, por garantizar que la infraestructura, la capacidad instalada en el centro se utiliza de mejor manera y que también se retoman las tradiciones, la cultura, las formas de convivencia que se han dado.

Es en estos elementos en donde pienso que se justifica la construcción de esta casa y desde luego de la rehabilitación del Zócalo.

LA C. PRESIDENTA.- Diputado René Rodríguez, ¿desea hacer uso de su derecho de réplica?

ELC. DIPUTADORENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Sí, ciudadana Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- En consecuencia, tiene el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ.- Gracias. Desde luego, señor Secretario, es cierto que

resulta dificil establecer prioridades, sin embargo, hay cosas que escuecen, que lastiman, que ofenden y ese era el sentido de mi pregunta. Habiendo tantas necesidades, sobre todo dentro de la población más marginada, que se tengan este tipo de planteamientos. Desde luego aceptamos la respuesta que usted nos ha dado.

Un gobierno de transición no es un ejercicio fácil; tampoco resulta fácil a un partido político acceder a ser el partido en el gobierno, y más aún cuando ese partido se plantea la consigna: Una ciudad para todos. Si es para todos, uno también se cuestionaría: Esos grupos de reclamantes de atención de vivienda o de ciertos problemas que han expuesto al Gobierno de la Ciudad y que tienen meses manifestándose, ¿no serían atendibles como una parte de ese Una ciudad para todos?

Estas son las reflexiones que luego nos llevan a considerar que, en efecto, no es fácil el ejercicio del gobierno, en el caso concreto de la oposición convertida en él en el caso del PRD.

Le agradezco desde luego las respuestas que nos ha dado y quedan algunas inquietudes, como lo señalamos en nuestra intervención, para una consulta directa que tendríamos que hacer en virtud del tiempo.

Muchas gracias, señor Secretario.

LA C. PRESIDENTA DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ.- Tiene el uso de la palabra el diputado José Luis Benítez Gil, del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS BENITEZ GIL (Desde su curul).- Señor Secretario: ¿Qué han hecho en el sentido de construcción de viviendas con alternativas tecnológicas, las conocidas como ecotécnicas, que propicien un uso más eficiente del agua, suelo y energía a través de alternativas como la captación de agua de lluvias, la diferenciación del sistema de drenaje, el tratamiento y reciclamiento de estas aguas, mayor cantidad de áreas verdes por metro cuadrado de construcción, el uso de pavimentos que permitan la filtración de agua al subsuelo, la promoción de azoteas y paredes verdes, etcétera?

¿Cuáles son los instrumentos concretos para que su planeación opere?, como lo mencionan en el programa de gobierno y en su comparecencia anterior, y ¿qué instrumentos se están implementando para que, independientemente del partido político que gobierne la ciudad el próximo periodo, se dé seguimiento a los programas que en estos momentos ustedes están implementando para realizarse a largo plazo?

¿Ya se tiene el reconocimiento de las áreas con potencial de desarrollo? ¿Cuáles son de reciclamiento y cuáles de nuevo desarrollo?

Señor Secretario, en su informe se dice que se plantean generar o reconstruir vivienda para 30 mil nuevos residentes en el Centro Histórico, la Alameda y La Merced, a través de las medidas de rehabilitación. ¿Se logrará esto durante su gestión y cuál es el potencial real de reubicación a largo plazo?, si tan sólo de 1970 a la fecha y sólo en el Centro Histórico se han perdido más de 100 mil habitantes.

Por otro lado, se firmó un convenio con la Universidad Autónoma Metropolitana para impulsar a la Delegación Azcapotzalco como un foco de crecimiento tecnológico que estimule la actividad industrial. Yo le preguntaría ¿qué tipo de actividad industrial se realizará, tomando en cuenta que nos encontramos en la ciudad más contaminada, en todos los ambientes: aire, suelo y agua, y gran parte de esta contaminación es de origen industrial?

Se habla de que se formalizó la compra-venta del predio Tlayapaca; sin embargo, no se menciona qué destino tuvieron los pepenadores que allá habitaban, ojalá usted nos pudiera contestar.

En 1998 se inició la elaboración de 30 programas parciales de desarrollo urbano en las diferentes delegaciones, ¿nos gustaría saber hasta el día de hoy qué delegaciones han resultado beneficiadas con todo ello?

Por último, ¿a cuánto ascienden los recursos con que cuenta el Fideicomiso Centro Histórico y de dónde se han obtenido los mismos?

Por sus respuestas, gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Gracias, señora Presidenta.

Un segundo, porque son muchas las preguntas del señor diputado. En cuanto a su preocupación sobre las técnicas ecológicas, se están utilizando este tipo de tecnologías hasta donde esto es posible, fundamentalmente en la zonas rurales; algunas de estas tecnologías requieren también la adaptación de las redes urbanas que no están todavía acondicionadas para esta situación. Usted mencionaba por ejemplo el separar las aguas pluviales de las aguas negras, lo cual es una recomendación muy atendible y que está recogida en el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad; lamentablemente todavía las redes de drenaje de la ciudad están integradas y el separarlas al interior de la vivienda, pues no tiene mucho sentido si al exterior vuelven a juntarse; necesitamos avanzar en esta mejora de la infraestructura general de la ciudad, para que esto pueda darse. Sin embargo, se están ya dando en todas las

autorizaciones de nuevas construcciones, se está obligando en las licencias correspondientes a que se capte la totalidad de agua de lluvias y se inyecte al subsuelo, esto es una obligación en el caso de zonas céntricas, en donde no es posible construir pozos de absorción, esto se hace con otras técnicas aprobadas por la Secretaría de Obras y esto nos permite ir aumentando los caudales de alimentación del subsuelo.

En cuanto a instrumentos, es decir no puedo agotar los elementos en cada pregunta, son muchas sus preguntas, voy a tratar de dar una idea por lo menos en la mayoría de ellas. Por lo que sería a los instrumentos, hay instrumentos que hemos avanzado, los propios programas de desarrollo urbano y programas parciales son los primeros instrumentos de planeación, es decir son la ley que obliga a que los particulares que pretenden hacer alguna inversión en la ciudad, pues tengan que ajustarse a lo que ha sido aprobado y tiene carácter de ley; sin embargo, junto con estos instrumentos básicos, se están desarrollando varios otros. Hay un paquete de reglamentos que tienen que ver con estas actividades; el primero de ellos, es el reglamento de la propia Ley de Desarrollo Urbano, que como ustedes saben fue aprobada por esta Asamblea y donde se estableció un término para tener este reglamento listo. Yo quiero decirles que el reglamento está muy avanzando y esperamos contar con el término establecido por esta Asamblea para que sea aprobado.

Hay otros reglamentos, yo mencioné ya que se publicó ya en la Gaceta Oficial el Reglamento de Anuncios, que nos permite enfrentar una de las variables más negativas y de más impacto visual en la ciudad.

Está también ya en revisión el Reglamento Mobiliario Urbano, que también nos va a ayudar a orientar estas actividades que han tenido alguna situación crítica en la ciudad.

Está previsto, aunque todavía no se tiene el Reglamento de Imagen Urbana; tenemos también ya terminado y a punto de ser publicada, complementos al Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, particularmente por lo que se refiere a la atención de servicios para personas discapacitadas.

Por el lado financiero y fiscal, se tienen también elementos importantes. La exención de impuestos o los subsidios que se han aprobado en ciertas áreas de la ciudad, como son las áreas centrales, o para ciertas actividades como es la vivienda social y popular, nos permiten orientar la acción privada y facilitar y estimular la actividad en aquellos renglones en donde resultan más importantes para la ciudad. Estos estímulos fiscales están apoyando al Centro Histórico y están apoyando también a la vivienda de interés social y popular en toda la ciudad.

Tenemos otros instrumentos, como es el cambio de potencialidades, de transferencia de potencialidades, y esta transferencia de potencialidades también tuvo una modificación en la ley que ustedes aprobaron, de modo de abrir este instrumento que ha resultado útil para trabajar con monumentos históricos. Estamos buscando abrirlo al resto de la ciudad para aprovechar potenciales de desarrollo en los privados que no la aprovechan, para que éste sea aprovechado por otros que están dispuestos a aprovecharlo, mediante un pago proporcional para el gobierno y para los servicios, obviamente.

En fin, hay muchos otros instrumentos que están algunos ya andando, otros en proceso.

Por lo que se refiere a la vivienda en el Centro Histórico, hemos trabajado en varios frentes, tenemos ahí programas tanto del propio fideicomiso de Centro Histórico como programas que se están haciendo a través del INVI. En total yo quisiera decirle que se tienen programadas para este año 1,352 viviendas; se han apenas terminado 62, que es un número muy limitado. Yo mencionaba en mi exposición que se tuvo la expropiación por parte del Ingeniero Cárdenas de 22 inmuebles y el día de ayer la licenciada Robles firmó el decreto que expropia 29 inmuebles más. En este momento tenemos 50 inmuebles expropiados en el Centro Histórico. Estos 50 inmuebles todos corresponden a viviendas de alto riesgo y amparan entre estos 50 inmuebles aproximadamente mil viviendas. Estas mil viviendas se tienen los recursos para iniciar las obras y se iniciarán de inmediato.

Están algunos proyectos muy particulares en el Centro Histórico, en donde coincide la calidad del monumento histórico en ciertos edificios, en donde hay familias de muy escasos recursos. En este caso se tienen programas especiales; hay un fondo de rescate de este tipo de monumentos que el propio fideicomiso ha echado a andar, en donde se está buscando la participación de toda la población para colaborar en el rescate de estos monumentos.

La parte correspondiente al crédito para la vivienda, la aporta el gobierno, pero la parte de rescate del monumento tiene un costo muy alto que no se puede pretender que los pobladores paguen. De esta manera, combinando los recursos, esperamos poder recuperar estas viviendas que tienen un carácter monumental.

En cuanto a las áreas con potencial de desarrollo y de la capacidad de recuperación que se tiene en el Centro Histórico, yo quisiera decirle que precisamente este proceso de expulsión que se ha dado, esta salida de población del Centro Histórico, nos está dando la dimensión de la capacidad que tiene. En este centro tenemos la mejor infraestructura en transporte, tenemos todos los equipamientos, tenemos una gran parte del comercio y desgraciadamente está deshabitado prácticamente 8 ó 10

ij

bien sabe los cambios de uso de suelo a veces favorecen hacia grupos, partidos y demás, y eso trae como consecuencia también algunos problemas graves.

horas al día. Es una responsabilidad el poder rescatar este centro para que sea mejor utilizado, que sea mejor aprovechado y su capacidad es muy grande, usted hablaba de las cifras que han salido de la ciudad.

Se han iniciado, ya hay gente viviendo nuevamente en el Centro Histórico, empieza a haber oferta de vivienda, incluso oferta privada de vivienda en el Centro Histórico y esto ya nos permite iniciar el cambio de la tendencia, estamos apenas en este cambio de tendencia, no podemos hablar de grandes números todavía, pero cambiar la tendencia es ya en sí un esfuerzo muy importante.

Las áreas con potencial de recuperación de la ciudad están señaladas en el propio programa general de desarrollo urbano, estamos trabajando en 2 de ellas; uno es el polígono Carola, que está en San Antonio y Periférico, en donde en el programa general de Desarrollo Urbano se ubica esta área; otra de ellas es Ferrería, en donde también tenemos un proyecto y tendremos ya las obras que pide el diputado de la Vega muy pronto, aunque no sea responsabilidad nuestra hacer las obras.

Se me acabó el tiempo diputado, lo lamento y el resto de la información con mucho gusto se la proporcionaré fuera de esta tribuna.

LA C. PRESIDENTA.- Esta presidencia pregunta al diputado si desea hacer uso de su derecho de replica.

ELC. DIPUTADO JOSE LUIS BENITEZ GIL (Desde su curul).- Claro que sí, señora presidenta. Es interesante escuchar que hay muchos instrumentos de planeación y lo que esperaría es que justo no quedaran únicamente como eso, como una proyección, pero nada de resultados ya en lo concreto.

Quedaron algunas preguntas como usted bien lo menciona al aire, nos preocupa grandemente de que de este convenio con la UAM Azcapotzalco, porque como ustedes saben, la parte industrial justo del Estado de México y parte del Distrito Federal, están justo ubicadas en esa zona, la mayor parte de partículas suspendidas, producción de ozono y demás, vienen de esa zona, desde luego que al tener algún asentamiento que favorezca la planta industrial, pues estamos hablando de un problema a mediano y largo plazo. Con respecto al predio Tlayapaca, en reiteradas ocasiones, hemos solicitado información al respecto y por eso era que en ese momento queríamos saber si es que se formalizó la compraventa, ¿en dónde quedó toda la gente que en algún momento hizo una serie de denuncias al respecto?

En el caso de las diferentes delegaciones que han tenido sus programas parciales, dentro de la información que usted nos proporcionó, no viene con detalle qué tanto beneficio ha traído esto consigo, creo que es importante como usted Por último, en cuanto al fondo del fideicomiso del Centro Histórico sería interesante conocer cuál es el estado que guarda éste para ver hacía donde va la dirección de ese proyecto y desde luego que esperaríamos la información si usted amablemente nos la puede proporcionar.

6 DEOCTUBRE DE 1999

Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos el diputado Luis Miguel Ortiz Haro Amieva, del Partido Revolucionario Institucional.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUELORTIZHARO AMIEVA (Desde su curul).- Con su permiso, Presidenta.

LA C. PRESIDENTA. - Adelante, señor diputado.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZHARO AMIEVA (Desde su curul).- Señor arquitecto:

Mi compañero diputado Netzahualcóyotl de la Vega le señala el contenido de la plataforma electoral para el Distrito Federal que el PRD registró ante el Instituto Federal Electoral, en la cual señalaba el compromiso de construir 100 mil viviendas nuevas anualmente.

Aquí el día 17, el ingeniero Cárdenas calificó de falaz y dolosa la referencia de esa cifra y dijo textualmente: En ningún momento planteamos que el gobierno construiría, como aquí se ha dicho, 100 mil viviendas. Sabíamos que no había los recursos para ello.

Yo quisiera preguntarle, ¿quién miente, el ingeniero Cárdenas cuando informa en este recinto, o el PRD cuando registra su plataforma electoral ante el Instituto Federal Electoral?

En el informe que usted nos entregó, señala que en 1998 se terminaron 6 mil 205 acciones de vivienda y que en 1999 terminarán 11 mil 333. ¿A qué diferencia con aquellas 100 mil anuales que ofrecieron en campaña?

Y usted señala también el informe que lo realizado en 98 casi triplica lo hecho en 97 ¿En qué se basa para hacer una afirmación de este tipo?

En cuanto al asunto del Zócalo, yo quisiera preguntarle, ¿por qué en su informe no incluye el monto total del costo del concurso internacional que tan pomposamente anunció? Usted señaló aquí hace un momento: el Zócalo es un espacio que nos debe merecer todo el respeto. Con ese respeto que nos debe merecer el Zócalo, yo le pregunto, ¿cree usted que la consulta a 20 mil personas sin ningún apego a ningún

procedimiento legal para consultar puede definir el futuro del corazón del país?

Usted ha hablado aquí de expropiaciones para llevar a cabo viviendas, y yo quisiera preguntarle, después de escucharlo con atención, ¿cómo resuelve usted jurídicamente el expropiar para transferir la propiedad a particulares?

Nos ha informado de distintos programas parciales, 13 de ellos que se encuentran en la etapa del diseño del proceso de consulta pública y entre ellos se ubica el área de Coyoacán centro.

Usted recordará que en su pasada comparecencia nosotros le manifestamos la preocupación de vecinos de Coyoacán por la elaboración de este programa. A un año de aquel intercambio de opiniones, yo le pregunto, ¿por qué la insistencia de hacer un programa parcial en el centro de Coyoacán?

Arquitecto, ¿hasta cuándo terminará la entrega indiscriminada de constancias de zonificación por derechos adquiridos, que tanto afectan a zonas como la Condesa o Polanco, y qué acciones llevan a cabo efectivamente contra la falsificación de este tipo de documentos?

Ya metidos en esto de los concursos internacionales, me llama la atención lo que señala su informe respecto del tren elevado, solamente describe cómo nació el proyecto, cuándo se otorgó la concesión derivada de una licitación pública internacional, y usted señala en el informe que hay un momento en el que se define un trazo distinto y se otorga la concesión a otra empresa.

Yo le pregunto a usted, ¿cuándo y con qué fundamento jurídico se cambió el trazo con el cual se licitó públicamente? ¿En qué condición quedó el resultado del primer concurso? ¿Cuál es la impresión internacional que las empresas serias del mundo pueden tener de los concursos en México, si se publica primero y se licita bajo una ruta y de pronto se informa que por instrucciones del Jefe de Gobierno se cambió la ruta?

Por sus respuestas, gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

Adelante, señor.

EL ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Gracias señora Presidenta.

En cuanto a su primer planteamiento, diputado Ortíz Haro, el señor ingeniero Cárdenas, además de conocimiento de la

ciudad y la experiencia que tiene en el ramo, y sabiendo de las limitaciones presupuestales que hay en el país en general y en la ciudad en particular, en ningún momento hizo un compromiso sobre el número de viviendas que se iban a realizar. Yo no conozco ningún documento firmado por el ingeniero Cárdenas, que en su campaña haya comprometido ni una, ni 20, ni 100 mil viviendas; comprometió su esfuerzo en base a un diagnóstico claro que sí se hizo público y se comprometió a hacer su máximo esfuerzo para construir el máximo posible de viviendas, y esto es lo que hizo.

Lo que hicieron los gobiernos anteriores en la ciudad, lo obtuvimos de las fuentes oficiales que el propio gobierno publica, yo tengo aquí copias, con mucho gusto podemos dárselas, tengo copias de las fuentes que utilizamos; las fuentes son: La Cuenta Pública de los años correspondientes y las publicaciones oficiales del gobierno en las administraciones pasadas; son todas fuentes públicas que están aquí y que le puedo enseñar.

Por lo que se refiere al concurso que usted llama "internacional para el Zócalo", primero quisiera decirle que no fue un concurso internacional, están disponibles las bases y la convocatoria, con mucho gusto yo se las hago llegar para que usted vea que trata de un concurso nacional.

Se invitó, precisamente para darle seriedad y rigor a éste concurso, se invitó a formar parte del jurado de este concurso, se invitó a 3 distinguidos profesionales extranjeros, los otros 6 eran mexicanos, también muy distinguidos y fueron los que tuvieron a su cargo la definición de este concurso.

Sobre la consulta que a usted le preocupa, es un tema que a todos nos preocupa, yo creo que estamos abriendo dos caminos, que lamentablemente estaban cerrados en nuestro país hasta que nosotros los iniciamos.

El primero, es abrir a concurso las obras públicas, los proyectos de obra pública, ni en la ciudad, ni en el país, se habían abierto a concurso, ni internacional, ni particular; el caso del tren elevado es una concesión, no es un concurso de proyecto, en el caso de proyectos, proyectos arquitectónicos, proyectos de diseño, nunca se habían sujeto a concurso y ya no digamos a consulta.

Yo no recuerdo, ojalá usted me pudiera informar de cuáles son los proyectos de obras públicas que otros gobiernos hayan sometido a consulta pública.

En efecto, no se trató de una consulta o de un referéndum nacional, no hay millones de votos al respecto, sin embargo hay muchos kilos de papel en los periódicos que en la época que este tema se discutía fue motivo de consulta a través de los diarios en todo el país y fue ampliamente comentado y discutido, ya no digamos en los programas de televisión; lamentablemente no tengo acceso a las facturas de los costos

NUM. 10

de estos programas de televisión, pero yo le podría asegurar que el costo de la discusión en los medios públicos sobre este tema se acerca mucho al costo previsto para la obra.

En el caso del programa parcial de Coyoacán, como usted sabe hay problemas serios en Coyoacán, en efecto hay un programa parcial vigente y la revisión del programa lo que puede hacer es perfeccionar, mejorar, complementar las medidas que ya se han tomado en esta zona de la ciudad.

Coyoacán está convirtiéndose, por así decirlo, en el segundo centro de la ciudad, está llegando a límites peligrosos en donde el cambio de uso está empezando a acabar con este gran atractivo que tiene Coyoacán, que es precisamente la diversidad y la complementariedad de usos.

Muchos de los usos que incluso se mencionan en el programa actual son usos mixtos, sin embargo ni en el programa actual ni en la legislación vigente hay matices para estos usos mixtos, todos queremos los usos mixtos, pero no queremos que dentro del cajón de usos mixtos se vaya nada más por uno de los usos que permiten esta clasificación. Esto es lo que está pasando en Coyoacán, cada vez hay más comercios, cada vez hay más actividad comercial y de oficinas y esto lamentablemente está desplazando a la población que reside en Coyoacán y que como ya nos sucedió en el Centro de la ciudad, no queremos que se repita. Lamentablemente los instrumentos actuales no nos están permitiendo controlar este proceso y de ahí el esfuerzo y la intención de profundizar y de tener mejores instrumentos que nos ayuden a que esta sea una solución. El asunto de derechos adquiridos, los certificados de derechos adquiridos significan menos del 5% de los certificados que se expiden. Estamos con una meta este año de 70 mil certificados en el registro de planes, ya tenemos del orden del 70% de estos certificados expedidos y, como les decía, solamente el 5% es de derechos adquiridos.

En estos casos yo reconozco que estamos tomando más tiempo que el normalmente establecido para los trámites precisamente porque son certificados muy delicados y que en muchas ocasiones se hacen con mala fe.

Cuando alguien detecta que en su predio está prohibido desarrollar algún uso busca la manera de justificarlo como un derecho adquirido. En estos casos nosotros estamos, en todos los casos de derechos adquiridos, estamos haciendo visitas de campo, estamos buscando instrumentos, información adicional que nos permita comprobar fehacientemente de que se trata verdaderamente de derechos adquiridos y mientras esté autorizado así en la legislación tendremos que seguirlos expidiendo.

Usted recordará que en las modificaciones a la Ley de Desarrollo Urbano que esta Asamblea aprobó en diciembre del año pasado sobre el tema de derechos adquiridos, se incorporó nuevamente una modalidad que ya se había sacado de la legislación, ahora estamos exigiendo la demostración no únicamente de que hubo un uso previo, sino de que hay continuidad en el uso, afortunadamente con las modificaciones que ustedes aprobaron se estableció que si no se puede demostrar que en el último año hubo continuidad en el uso no se puede dar este derecho y esto nos ayuda a que este posible camino de faltas o de salidas falsas a la legislación se puedan cerrar.

Por lo que se refiere al tren elevado: El tren elevado, también, usted lo conoce muy bien, fue dado efectivamente por un concurso internacional y se dio una concesión que está vigente. Lo que yo referí en el documento escrito y también en la parte que lei, es que se está negociando con las empresas ganadoras de esta concesión un addendum, y se está negociando en muy buenos términos. Los primeros preocupados de que en la administración pasada no se haya podido cumplir con esta concesión que estuvo parada más de 3 años, pues son precisamente los concesionarios, para esto es que se buscó encontrar un nuevo trazo, los propios concesionarios han hecho este análisis y está, com le digo, por acordarse ya con la Jefa de Gobierno, los términos de un nuevo addendum, también con las nuevas autoridades del Estado de México, en este momento estos cambios de autoridades en los dos casos no nos han permitido firmar el addendum, pero seguramente en unos días más podremos informar de que estamos avanzando en este proyecto que yo considero fundamental para la ciudad.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Diputado Ortiz Haro, ¿desea hacer uso de su derecho de réplica?

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO (Desdesu curul).- Gracias. Si, Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene usted el uso de la palabra, por 3 minutos.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO (Desde su curul).- Dice usted que no existe un documento donde ustedes hayan comprometido 100,000 viviendas, ese documento lo tengo en la mano, se llama "Plataforma democrática para una nueva ciudad", por cierto, aparece su nombre cuando dice quiénes participaron, aparece el del ingeniero Cárdenas y en la página 68, y si quiere yo también le regalo una copia para que lo conozca...

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Por favor.

ELC. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO (Desdesu curul).- En la página 68 dice con toda claridad, que es necesario desarrollar en lo inmediato un programa emergente

que permita construir por lo menos 100,000 viviendas nuevas anualmente. Estas son las ofertas que ustedes le hicieron a la ciudad, aquí no hay mentiras, arquitecto.

¿Qué proyectos se ponían a consulta en otras administraciones? pregunta usted. Usted sabe mejor que yo, porque usted cobró por hacer varias de esas consultas, arquitecto, no se le olvide, varias consultas sobre programas de desarrollo urbano usted las cobró, no me pregunte cosas que usted sabe mejor que yo, mejor ocúpese por publicar los acuerdos de la Asamblea en el Diario Oficial, en la Gaceta Oficial, a todos conviene, han pasado varias semanas desde que se aprobaron aquí modificaciones a los programas parciales que simplemente han sido ignoradas por ustedes y no están publicadas, en detrimento de los particulares.

En el asunto de Coyoacán, me explica usted lo que usted cree que pasa en Coyoacán y yo incluso podría coincidir con usted, sin embargo resulta que la ley aprobada le impide a usted o a mí como diputado de la Asamblea, intentar modificar un programa parcial cuya vigencia es superior a 3 años en suelo urbano, ése es el caso del centro de Coyoacán, seguir con esa consulta adelante es violar la ley, arquitecto, hay que respetar la ley, ése programa fue aprobado por una vigencia de 15 años y los artículos 25 y 26 de la Ley de Desarrollo Urbano que usted conoce, que se refieren a la revisión, modificación y cancelación de programas impide que se apliquen esos procedimientos en una zona como ésta.

Usted me dice que con documentos públicos de la Cuenta Pública demuestra que construyeron más que en 97, yo también tengo documentos públicos. El informe del ingeniero Cárdenas a esta Asamblea, el cuarto informe trimestral dice textualmente que en 1998 no se construyeron más de 1,800 viviendas, usted habla de otro número.

Pero además déjeme decirle, que reconoce en ese mismo informe el ingeniero Cárdenas: que en varios rubros del programa de vivienda se tuvieron rezagos del 25, el 32, el 42, el 58 y hasta el 100% de lo programado. Y en 98, arquitecto, usted no tenía el pretexto de la falta de endeudamiento.

Mire, arquitecto, es verdaderamente lamentable que venga usted a esta tribuna a intentar engañarnos como lo está tratando de hacer, como engañó, como engañó como parte del grupo que hizo la plataforma, o como lo hizo usted con los vecinos de Tlatelolco en los años previos al sismo, con las consecuencias que todos conocemos.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, el diputado Pablo Jaíme Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional. Esta Presidencia informa a los presentes, que nuestro reglamento establece que deberán guardar el orden y no deberán hacer ninguna manifestación de ningún motivo. Les suplicamos apegarse a estas disposiciones.

Adelante, señor diputado.

ELC. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO (Desde su curul).- Gracias, señora Presidenta.

Señor Secretario: Usted menciona que en esta administración se ha defendido a toda costa las zonas de reserva ecológica. En el informe de 1998 que presenta el Secretario de Medio Ambiente nos dice que había 626 asentamientos irregulares; en el informe que nos envía el día de hoy nos señala que hay 718; 92 asentamientos más. Yo le preguntaría, ¿si también se abre a consulta pública la invasión en esta ciudad?, porque casi 100 asentamientos más en un año son muchos, señor Secretario. Yo no sé cuál sea la forma de defender estas zonas de reserva ecológica como usted mencionó. Yo le pregunto ¿por qué hay 92 asentamientos más irregulares en este año? También quisiera preguntarle ¿por qué razón no se ha convocado al Comité de Límites?

Uno de los compromisos de este gobierno es que habría una reordenación en las delegaciones. Yo le pregunto:

¿Cuándo va a dar a conocer ese proyecto? Quisiéramos saber ¿cómo van a quedar conformadas las delegaciones?

También quisiera preguntarle, ¿qué ha pasado con los edificios que fueron dañados con el sismo de 1985 y que a la fecha están ahí sin haber recibido ninguna atención por parte de la autoridad y que representan un gran peligro para los ciudadanos?

Y por último, señor Secretario, usted menciona que habrá un remozamiento en el mercado de Madreselva, en Xochimilco. Yo quisiera saber ¿en qué consiste este remozamiento?, ya que este mercado ha ido tomando parte del área verde que está ahí que es el bosque de Nativitas, ¿en qué consiste este remozamiento?

Son 4 preguntas, señor Secretario, yo creo que le dará tiempo en 10 minutos de contestármelas de una manera puntual.

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA. - Se concede el uso de la palabra,

hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

ELC. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN. - Gracias, señora Presidenta.

Pues voy a hacer todo el esfuerzo, señor diputado, por contestar las 4 puntualmente.

Por lo que se refiere al tema de los asentamientos en reservas ecológicas o en áreas de preservación ecológica, yo tengo en mis datos, y sí me gustaría precisar en qué parte del informe aparecen estos 718, el dato que yo manejo son 627, creo que tenemos ahí alguna discrepancia en los datos

Sí, seguramente hay algunos nuevos asentamientos; es decir estas cosas pues como sabemos todos no se pueden parar de un momento al otro, son presiones sociales muy fuertes, muy importantes, alimentadas fundamentalmente por la carencia de recursos, la gente no se ubica en estos lugares nada más porque son agradables y atractivos, se ubican estos lugares porque no tiene capacidad, porque nuestro sistema económico no le ha dado oportunidades para estar en el mercado formal inmobiliario.

Entonces, yo insisto, mis números son de 627, puede ser que haya más de estos asentamientos, pero han sido mucho menos que los que pudieran haberse dado con anterioridad; hay un esfuerzo muy grande en este sentido. Y yo quisiera reconocer que empieza ya a haber una conciencia ciudadana sobre la importancia de preservar estas zonas.

Muchos de los grupos que antes hacían invasiones en estas áreas, ya no lo están haciendo, mucha de la gente que vive en estas zonas y que antes no le preocupaba y que incluso vendían sus tierras, ya no lo están haciendo y si podemos reforzar con instrumentos específicos estas situaciones, yo creo que podremos garantizar que cada vez habrá un mayor control y estaremos en posibilidad de rescatar nuestras áreas.

Por lo que se refiere al Comité de Limites; el Comité de Limites implica una participación mixta de representación de esta honorable Asamblea y también de funcionarios del gobierno. Yo sé, y nos lo han ya hecho saber que por parte de la Asamblea, existen ya los representantes para esta comisión mixta, hemos estado en contacto con ellos. Por parte del gobierno también se tienen ya las responsabilidades marcadas en la reglamentación y se ha tenido ya a nivel de gobierno reuniones para trabajar en esta Comisión de Límites.

Lo que nos falta a ambas partes y yo, apoyando su sugerencia a la importancia que esto tiene, lo que necesitamos conjuntamente es ya crear esta comisión formal con las dos partes para poder asumir estas responsabilidades que tenemos.

El tema es muy importante, la reforma política no puede quedarse nada más en el papel, en la parte conceptual, la reforma política implica también la reforma territorial y esta reforma territorial tiene que ver precisamente con la Comisión de Límites. Yo creo que lo primero que tenemos que discutir conjuntamente, son los criterios con los cuales hay que enfrentar esta situación de definición de límites.

Hubo anteriormente ya algunas propuestas, que a mi parecer son demasiado simples, demasiado superficiales, en donde se pretendía que las Delegaciones de Iztapalapa y de Gustavo A. Madero se dividieran sin modificar su contorno, esto evidentemente enfrenta un problema en las dos delegaciones más grandes de la ciudad; pero yo creo que el problema va más allá. Necesitamos al analizar esta delimitación, cuáles deben ser los criterios: son criterios poblaciones, son criterios topográficos, son criterios de infraestructura, son criterios políticos, son criterios de dotación de equipamiento, es decir cómo sumamos esta diversidad de criterios para ponernos de acuerdo en una nueva delimitación que sea accesible, es decir que el ciudadano normal tenga acceso a su gobierno inmediato, que será ya electo en las demarcaciones nuevas y cómo hacemos al mismo tiempo para no generar un infierno burocrático con cientos de pequeñas demarcaciones.

Yo quiero recordarle que en casos como Francia por ejemplo, se tienen nada más en la zona de París varios miles de comunas; si pretendiéramos llevar nuestra delimitación a escalas tan pequeñas, estaríamos entrando en problemas muy graves, tan graves como los que tenemos ahora de que las delegaciones son demasiado grandes y que no hay relación y que no hay posibilidad de contacto directo de la autoridad con la población.

En relación a los edificios dañados, efectivamente hay todavía un número importante de edificios dañados en la ciudad. La responsabilidad por clausurar estos edificios y por solicitar a los propietarios de ellos su demolición, corresponde tanto a las delegaciones como a la Dirección General de Protección Civil. Nosotros no tenemos una participación directa en esto. Desde luego nos preocupa y es parte de los problemas de desarrollo urbano y con mucho gusto, señor diputado, yo voy a hacer llegar a mis compañeros en el gobierno esta preocupación y, como ya lo había comentado en otro caso, le haremos llegar la información detallada sobre el tema.

En cuanto al proyecto de Madreselva, se trata de un proyecto de mejoramiento urbano que efectivamente está junto al mercado de Madreselva en Nativitas, en Xochimilco. Ahí lo que tenemos es el avance muy importante del proyecto mismo, que implica el atender el corredor turístico que hay ahí.

El deterioro que hay del bosque de Nativitas y la afluencia de población en esta zona, es muy grande y afortunadamente es muy grande, diría yo, porque esto es uno de los motores económicos importantes de la delegación. Lo que necesitamos es aprovecharlo mejor, darle normas claras a los comerciantes para que puedan establecerse de mejor manera, sin deteriorar el medio ambiente, permitir su actividad económica, pero facilitar los flujos turísticos y hacer de esto un ambiente más agradable.

Estos son los elementos que contiene el proyecto. Tenemos el documento y tenemos las láminas correspondientes al proyecto y nuevamente, señor diputado, con mucho gusto estamos a su disposición para verlo en detalle, que conozca usted estos elementos del proyecto que seguramente serán de utilidad para usted.

Muchas gracias por sus preguntas.

LA C. PRESIDENTA.- En los términos del artículo 86 del Reglamento para el Gobierno Interior, consulte la secretaría en votación económica a la Asamblea si se autoriza continuar los trabajos de esta sesión hasta agotar el orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si se autoriza continuar la sesión hasta agotar el orden del día.

Los que estén por la afirmativa, favor de ponerse de pie.

Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Se autoriza continuar la sesión, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Gracias, señor diputado secretario. En tal sentido, esta Presidencia pregunta al diputado Pablo Jaime Jiménez Barranco si desea hacer uso de su derecho de réplica.

ELC. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO (Desde su curul) Sí, señora Presidenta.

LA C. PRESIDENTA.- Adelante, señor diputado, tiene un tiempo hasta de 3 minutos.

EL C. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO (Desde su curul).-Gracias, señora Presidenta.

Señor Secretario, creo que sería conveniente que las diferentes secretarias se pusieran de acuerdo en la información que nos envían, porque uno ya no sabe a quién creerle o quién miente. Creo que es importante hasta para darle seguridad a la ciudadanía, confianza, que los datos que se envíen a este órgano legislativo sean datos confiables, porque el dato de los asentamientos irregulares que nos envía el Secretario del Medio Ambiente, es distinto al que usted nos acaba de mencionar.

Por otro lado, el Comité de Límites hace exactamente un año este órgano legislativo hizo los nombramientos. Pasó un año y no se convocó a este Comité de Límites. Creo que es demasiado tiempo perdido para que se hubiera ya analizado la propuesta y se hubiera hecho una propuesta concreta. De hecho en estos momentos, prácticamente por los tiempos, sería imposible hablar de una readecuación de las delegaciones. Entonces, hay compromisos que no se cumplen, señor Secretario, y yo no sé si es porque no hay interés de parte de la autoridad para cumplir con estos compromisos anteriormente dispuestos ante la ciudadanía.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Tiene el uso de la palabra, hasta por 5 minutos el diputado Ignacio Ruiz López del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. DIPUTADO IGNACIO RUIZ LOPEZ (Desde su curul).- Con su permiso, señora Presidenta.

El tema del Desarrollo Urbano, el tema de la planeación es un tema de fondo, en el cual debemos de incurrir de manera inmediata y responsable en sus diferentes ámbitos, en el esquema de la globalización, en el esquema regional y local, en la búsqueda de un desarrollo sustentable, aquel que nos permita vivir armónicamente con nuestro entorno natural, aquel que permita conciliar intereses, aquel que permita darle una calidad de vida digna a todos los habitantes de este planeta.

Hablar de este tema en la Ciudad de México, en este momento, dadas sus características particulares por su demografía, por la importancia que tienen en el desarrollo del país, se enfrenta a una serie de limitaciones, una de ellas es el tiempo, tiempo para corregir una serie de irregularidades cometidas por los gobiernos priístas que la antecedieron.

También hay otra limitante, que son los recursos económicos, recursos económicos que fueron limitados en la Cámara de Diputados, por los partidos que hoy reclaman obras, vivienda para los habitantes de esta ciudad.

También hay problemas serios, la falta de una reserva territorial que satisfaga la demanda de vivienda, también de equipamiento y servicios, para un adecuado desarrollo, son problemas a los que se enfrenta este gobierno. No obstante, se han logrado algunos avances que aparecen en el informe.

También a esta Asamblea le ha tocado contribuir en la aprobación de las solicitudes de particulares para la modificación del uso del suelo, para el desarrollo social y económico; hace falta mucho desde luego, hace falta tiempo y recursos económicos para poder superar los diferentes problemas de esta gran ciudad.

Quisiera tratar un tema que es importante, tiene que ver con los programas parciales, que también tiene ese propósito de reordenar el desarrollo urbano en esta ciudad.

El informe que nos da, nos habla de 30 programas parciales, nos habla del avance que se ha tenido, quisiera hacer una recomendación, se entiende que el sistema de planeación participativa ha retrasado un poco la entrega de estos programas parciales, para que efectivamente sea la participación de la ciudadanía, la que permita presentar a este pleno sus intereses, creo que ese es uno de los motivos. Sin embargo vale la pena acelerar este proceso. Hay vecinos de diferentes colonias, de Tlalpan, del Centro, de la Delegación Cuauhtémoc, de Cuajimalpa, que tienen interés para que se dé certidumbre a su propiedad.

En este sentido nos gustaría conocer el tiempo que se requiere para que estos programas parciales se turnen a la Asamblea Legislativa, como iniciativa de reformas a los programas delegacionales correspondientes.

También quisiera preguntar ¿cuál es la situación que guardan los programas parciales que están por cumplir su vigencia? ¿Qué medida se pretende tomar en ese sentido?

Por otro lado, ¿qué acciones preventivas se han realizado para combatir la corrupción en la falsificación de certificados de zonificación de uso del suelo?, ya que observamos una disminución considerable en lo que respecta al informe del año pasado.

Y finalmente, en comparación con otras entidades o administraciones pasadas, ¿cómo se ubica el ejercicio en materia de desarrollo urbano y vivienda del primer gobierno del Distrito Federal?

Por sus respuestas, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos, al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Gracias señora Presidenta.

El caso que usted plantea, diputado Ruiz, de los programas parciales, en efecto tiene un retraso; un retraso que yo diría tiene una inversión de tiempo mayor a la prevista. No es un retraso tradicional, sino que, como yo mencioné en el documento, el trabajo técnico está terminado, es decir los documentos técnicos ya se tienen. Lo que hemos hecho es un esfuerzo muy grande porque este análisis de documentos técnicos que surgió de una primera vuelta en reuniones, en mesas de trabajo, y que de ahí se llegó a integrar, ahora sea discutido y validado por las comunidades, y esto ha generado un gran interés y una gran cantidad de participaciones y discusión.

En esto también yo quisiera ser muy preciso. Cuando yo le preguntaba, cuando le preguntaba yo al licenciado Ortíz Haro, ¿qué proyectos habían puesto a consulta? El me respondió que los programas de planeación. Lamentablemente ya no está aquí con la mayoría de sus compañeros, y no le puedo aclarar que yo no me refería a programas de planeación, me refería a proyectos; proyectos arquitectónicos que nunca se han puesto a consulta y a consideración de la población. Ojalá alguno de sus compañeros le pudiera comentar esto al señor licenciado Ortíz Haro.

En la consulta que por ley hay que hacer, en el caso de los programas de desarrollo urbano, ustedes recordarán que en la administración pasada en alguna de las cuales yo participé como miembro de la Universidad Autónoma Metropolitana, cuando hicimos la propuesta de programa general de desarrollo urbano, exclusivamente la propuesta del programa general, efectivamente yo participé en una consulta y me sorprendió muchísimo el método de consulta.

La consulta tenía fecha y hora, y en eso consistía la consulta, había que reunirse en un espacio definido, un día, a cierta hora, y ahí se terminaba la consulta, se escuchaba a los que pudieran escucharse en ese momento, se les daba alguna información, y hasta ahí llegaba la consulta.

En nuestro caso, la consulta formal dura 45 días. Pero en estos 45 días, los proyectos están al alcance de toda la población, al alcance de cualquiera que quiera verlos. Tenemos, dentro de estos 45 días, en cada uno de los lugares en donde se hace la consulta, reuniones públicas, por lo menos una vez a la semana; en ocasiones son dos o tres veces a la semana, en función del interés y la necesidad de hacerlas.

En estas reuniones discutimos con todos los grupos representativos de la zona que abarca el programa parcial y por supuesto, cada grupo tiene posiciones distintas, intereses distintos y es muy importante que podamos llegar a consensos, yo les diría que nunca hay un consenso total, sin embargo nuestra obligación es avanzar al máximo posible, de modo que los programas, cuando lleguen a esta honorable Asamblea, sean programas que ya cuentan con el aval de la población, sean programas que van a ser respetados, que van a ser conocidos, que la gente no va a sentir que son programas impuestos, que no reflejan sus intereses, que van contra lo que ellos proponen y que dificultan la operación cotidiana de la planeación.

Si tenemos programas realmente consensados y que reflejen de veras lo que la gente quiere, pues vamos a trabajar mucho más eficientemente en estos procesos de planeación.

El término de estos programas, están ya avanzados 11 de ellos, los hemos visto, señor diputado Ruiz, con la Comisión que usted preside y la Subcomisión que se ha establecido, para que conjuntamente revisemos los avances en desarrollo urbano, quiero decirles que esta reunión, se reúne, esta Comisión, esta Subcomisión se reúne semanalmente, hemos tenido constantemente la presencia del diputado Ruiz, la presencia también del diputado de Anda, en ocasiones el diputado Jiménez Barranco nos ha visitado, desgraciadamente el licenciado Ortíz Haro que forma parte de ella, solamente estuvo el día que se estableció y nunca más ha vuelto; pero esta Comisión está trabajando, está teniendo actividades cada semana de revisión.

Y ya ha revisado 11 de estos programas, otros 3 están ya en consulta en este momento, 3 más están a punto de entrar en consulta, el resto tienen la parte técnica terminada y esperamos que muy pronto entren ya en el proceso de consulta formal. También en los próximos días les llegará a esta Asamblea, ya la iniciativa formal de los primeros programas parciales que enviará la Jefa de Gobierno.

En los asuntos de corrupción, pues hemos avanzado en lo que es la denuncia, yo podría decir que hemos bajado en un número muy importante estas deformaciones que se dan, sobre todo, en la tramitación de documentos, de constancias; hemos cambiado el papel con el que se hacían, están foliadas, se entregan a los certificadores bajo firma expresa, hay un control expreso. Las que hemos detectado, hemos levantado las denuncias correspondientes, hay algunos juicios en función de éstas y el resto del trabajo está en manos de la Contraloría y de la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal.

Por lo que se refiere a los datos globales de lo que hemos hecho en el Distrito Federal, yo quisiera decirle que es importante que estos datos los hagamos comparativos. De repente uno habla de números y no se sabe si esto es bueno, es malo, es mucho o es poco, compararlo con otros gobiernos, con otros estados pues tal vez resulta útil porque nos ubica.

Yo quisiera decirle primero que nada, y en el campo de la vivienda es donde es más fácil hacer comparaciones porque ahí es donde hay números, lo demás es bastante más abstracto como para poderlo comparar, en el caso de la vivienda el primer número que es importante señalar, y esto es una cuestión también cualitativa, es el monto de los recursos que se destinan a atender la vivienda por parte de los gobiernos.

Les quisiera decir que el Estado de Jalisco destinó, en el año de 98, 30 millones 495 mil pesos para todos sus programas de vivienda, el Estado de Guanajuato destinó 63 millones 659 mil pesos y el Gobierno del Distrito Federal destinó 574 millones de los escasos recursos propios que tiene.

Vamos a las demandas. El Estado de Jalisco tiene 6 millones de habitantes, un poco más, 6 millones 161 mil, y el Estado de Guanajuato tiene 4 millones 478 mil, de modo que aunque estemos hablando del doble, el presupuesto es 10 veces más.

Hay algunos indicadores que ya toman en cuenta este tamaño de la demanda. Por ejemplo, la inversión por habitante en vivienda en 98, inversión por habitante en el Estado de Jalisco, fue de 4.95 pesos, en Estado de Guanajuato fue de 14.21 pesos, el Distrito Federal, por habitante, 67.46 pesos.

LA C. PRESIDENTA.- Su tiempo ha terminado, señor Secretario.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Si hablamos en número de viviendas por habitante los números son semejantes: en el estado de Jalisco 0.07 viviendas por habitante, en el Estado de Guanajuato 0.10 viviendas por habitante, en el Distrito Federal 1.15 viviendas por habitante.

LA C. PRESIDENTA.- Esta Presidencia pregunta al diputado Ignacio Ruiz López si desea hacer uso de su derecho de réplica.

ELC. DIPUTADO IGNACIO RUIZ LOPEZ (Desde su curul) .- Claro que sí.

LA C. PRESIDENTA.- En tal sentido tiene el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

EL C. DIPUTADO IGNACIO RUIZ LOPEZ (Desde su curul).- Gracias.

Enfrentar el problema del desarrollo urbano en la ciudad nos obliga a participar a todos los habitantes no sólo de esta ciudad, nos invita a participar, la obligación que tenemos todos los que vivimos en la zona metropolitana, la gran responsabilidad que tenemos para poder reordenar nuestro entorno urbano y nuestro entorno natural.

Se requiere el concurso de los gobiernos colindantes, se requiere el concurso del Gobierno Federal para impulsar una política de desarrollo metropolitano y megalopolitano. En ese sentido, la Asamblea Legislativa tiene un gran papel que tiene que ver con el marco jurídico y los instrumentos de planeación.

Aquí de manera constante se ha señalado la ocupación del suelo de conservación, a todos nos preocupa. Yo quisiera hacer una invitación en este caso particular a no incitar por parte de algunos partidos políticos aquí presentes, a no incitar a los solicitantes de vivienda a ocupar este suelo de conservación.

Pero no sólo eso, creo que eso lo podemos elevar a un punto de acuerdo, donde haya compromisos en este caso

particular, lástima que los compañeros del PRI se están... la compañera Parra está por retirarse, no hay más de los compañeros diputados del PRI, porque ellos han sido precisamente los que han invadido en su mayor cantidad este suelo de conservación, de ahí la invitación a signar ese punto de acuerdo, si en realidad nos interesa conservar esta zona estratégica de la Ciudad de México. Pero además queremos el respaldo político al gobierno para que a través de políticas preventivas de control y de recuperación podamos darle todo el acuerdo político para que actúe conforme a la ley, creo que esto es muy importante y no lo podemos politizar, esto ayudaría mucho a conservar ese espacio que tanta falta nos hace.

Finalmente, quiero discrepar con el señor Secretario, no sólo el Gobierno de la Ciudad somete a consulta los programas o los planes de gobierno. En este caso el PRI la única obra que el gobierno priísta está sometiendo a consulta nacional es una obra de teatro, que se le está convirtiendo en tragedia, y ésa es la elección de su candidato a la Presidencia.

LA C. PRESIDENTA.- Conforme al punto quinto del acuerdo que norma esta comparecencia, se concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal, a fin de que formule sus conclusiones y dirija un mensaje final, hasta por 5 minutos.

EL C. ARQUITECTO ROBERTO EIBENSCHUTZ HARTMAN.- Muchas gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores diputados:

Agradezco a ustedes la oportunidad que me han dado para llevar a cabo este sano ejercicio de rendición de cuentas, entiendo que compartimos el propósito común de mejorar la calidad de vida de quienes habitan el Distrito Federal, los señalamientos que aquí se han vertido los recojo con el compromiso de enriquecer y mejorar nuestro quehacer cotidiano en acatamiento a la voluntad de los ciudadanos que ustedes representan y a la cual expreso mi respeto absoluto.

Igualmente, quiero hacer un reconocimiento público al esfuerzo desarrollado por el personal adscrito a la Secretaría y a las entidades que ésta coordina, quienes han puesto su mayor esfuerzo en cumplir con las responsabilidades que les corresponden.

Los invito a que en el resto del camino que nos queda por delante fortalezcamos la comunicación y la coordinación, de tal manera que la respuesta a la ciudadanía sea cada vez más expedita y eficiente, para ello tendremos que revisar y mejorar los instrumentos disponibles para la conducción del desarrollo urbano de la ciudad y generar otros nuevos acordes con la magnitud y complejidad del fenómeno urbano al que nos enfrentamos.

Vale la pena señalar algunos de los grandes retos que desde mi personal opinión requerirán de nuestra atención en el año que nos queda por delante, la consolidación del sistema de planeación urbana de la ciudad para que los programas aprobados por esta honorable Asamblea constituyan verdaderamente el marco territorial, estratégico para la toma de decisiones del gobierno y la sociedad, con el rigor y flexibilidad que la visión al futuro requiere.

6DEOCTUBRE DE 1999

El fortalecimiento de la conciencia ciudadana para que su participación sea cada vez más amplia, mejor informada y más responsable; la construcción de nuevos instrumentos jurídicos, financieros y administrativos que promuevan la participación de todos los agentes sociales en el proceso de desarrollo urbano y permitan canalizar los recursos indispensables para adelantar las respuestas, disminuir la acción sobre la emergencia que todo lo justifica y llevar a cabo acciones más eficientes y responsables.

Erradicar lo que todavía queda de corrupción y burocracia en el manejo de trámites administrativos; consolidar los grandes proyectos urbanos y desarrollar la normatividad para que los equipamientos respondan en cuanto a localización, proyecto y especificaciones a las necesidades expresadas a nivel del barrio o la colonia.

Para que la construcción de vivienda sea una actividad dinámica, es necesario concebirla como un proceso permanente que necesita alimentarse con recursos de forma tal que permita cuando menos atender la demanda que se genera año con año para evitar que siga creciendo el déficit.

Por el impacto y el comportamiento de las variables sociales y la necesidad de vincular los programas de vivienda con la generación de empleos e ingresos para la población, es indispensable, además de creatividad e imaginación, para contrarrestar las limitaciones, asumir a la vivienda realmente como un programa prioritario. Es necesario que el presupuesto para los programas de vivienda se incremente, mi propuesta es que como mínimo al 3%, ya que actualmente contamos solamente con el 1% del presupuesto total del Gobierno del Distrito Federal, de esta manera, el acuerdo político emergente que se suscriba en el seno del Consejo Asesor de Vivienda podrá darle vigencia a las acciones que se han propuesto.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA .- Esta Presidencia agradece al ciudadano Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal su presencia, así como sus respuestas a las preguntas que le fueron formuladas.

Se solicita a la comisión de cortesía designada se sirva acompañar al ciudadano arquitecto Roberto Eibenschutz Hartman a su salida del recinto cuando él desee hacerlo.

(La comisión cumple su cometido)

LA C. PRESIDENTA.- Continúe la secretaría con los asuntos del orden del día.

EL C. SECRETARIO. - Señora Presidenta, 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.

Sesión ordinaria, 7 de octubre de 1999

ORDEN DEL DIA

- 1.- Lista de asistencia.
- 2.- Lectura del orden del día y, en su caso, aprobación del acta de la sesión anterior.
- 3.- Iniciativa de reformas al Código Penal para el Distrito Federal, que presenta la diputada María Angélica Luna Parra y Trejo Lerdo, del Partido Revolucionario Institucional.
- 4.- Comparecencia del Secretario de Salud del Gobierno del Distrito Federal, doctor Armando Cordera Pastor.
- 5.- Comparecencia del Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, licenciado Alejandro Encinas Rodríguez.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

A las 17:35 horas

LA C. PRESIDENTA.- Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo 7 de octubre a las 11:00 horas.

Directorio

Diario de los Debates Asamblea Legislativa del Distrito Federal, I legislatura.

> Alejandro Hernández Sánchez Oficial Mayor Venustiano Carranza No. 49.

Dirección General de Proceso Parlamentario. Donceles y Allende 20. Piso.