

**LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ,
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL**

03 de octubre de 2008

ÍNDICE

	Pág.
• ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO PARA EL DESARROLLO DE LA SESIÓN	2
• INFORME DEL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	4
• POSICIONAMIENTO DE LAS COALICIONES PARLAMENTARIAS Y LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS	10
• RESPUESTA DEL LICENCIADO ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL A LA RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE DESIGNADOS POR LAS COALICIONES PARLAMENTARIAS Y POR CADA GRUPO PARLAMENTARIO	18
• MENSAJE FINAL DEL SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	27
• MENSAJE FINAL DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y VIALIDAD, DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.	28

ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO QUE ESTABLECE EL FORMATO PARA LA SESIÓN EN LA QUE TENDRÁ VERIFICATIVO LA RECEPCIÓN DEL INFORME SOBRE EL ESTADO QUE GUARDA LA SECRETARIA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD

CONSIDERANDO:

I.- Que en términos del artículo 10 Fracción XX de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 147 del Reglamento para su Gobierno Interior, y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el Pleno el día 23 de Septiembre del año en curso.

II.- Por todo lo anteriormente expuesto se emite el siguiente:

ACUERDO

Primero.- El Pleno de esta Honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal IV Legislatura, recibirá las comparecencias de los titulares de las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal, con la intención de que informen y detallen las acciones señaladas en el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal sobre el estado que guarda la Administración Pública del Distrito Federal.

Segundo.- Se aprueban las comparecencias de los titulares de las Dependencias del Gobierno del Distrito Federal, ante las Comisiones Ordinarias de este órgano parlamentario, de conformidad con el calendario y horario que se detalla a continuación:

SECRETARIA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD- VIERNES 03 DE OCTUBRE DE 2008- 16:00 HORAS

Los servidores públicos citados a comparecer ante comisiones, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 150 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, deberán remitir por escrito un informe a los órganos internos de trabajo de esta autonomía, con una anticipación de por lo menos setenta y dos horas a la celebración de su comparecencia.

Tercero.- Las comparecencias serán el único punto a tratar en el orden del día y se desarrollarán en el Salón "Heberto Castillo" del Recinto Legislativo de Donceles, en las fechas y horarios señalados en el resolutivo sexto del presente acuerdo.

Cuarto.- Sin violentar lo dispuesto por el artículo 35 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, así como 30 y 31 del Reglamento Interior de las Comisiones; la Comisión de Gobierno propone que el formato para las comparecencias de los Secretarios de Gobierno del Distrito Federal sea el siguiente:

- 1.- Recepción del Servidor Público por parte de una Comisión de Cortesía.
- 2.- El Presidente de la Comisión otorgará el uso de la palabra al servidor público para que rinda su informe en un tiempo de hasta 15 minutos,
3. Harán uso de la palabra hasta por 10 minutos. un diputado de la Coalición Parlamentaria y de cada uno de los Grupos Parlamentarios, a fin de fijar la posición de su respectiva representación parlamentaria en el siguiente orden:

Coalición Parlamentaria de Izquierdas. Coalición Parlamentaria Socialdemócrata. Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza. Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional. Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Se garantizará en todo momento, a través del Presidente o Presidentes de la Comisiones que desarrollan la comparecencia, la participación de las Coaliciones Parlamentarias y de los Grupos Parlamentarios, aún y cuando no cuenten con diputados integrantes de las Comisiones.

4.- Ronda de preguntas de cada Grupo Parlamentario, a través de uno de sus integrantes, hasta por cinco minutos. Los cuestionamientos se formularán desde el lugar del legislador, el orden de intervención se hará, de forma creciente de acuerdo con la representatividad de cada Grupo Parlamentario, quedando de la siguiente forma:

Coalición Parlamentaria de Izquierdas. Coalición Parlamentaria Socialdemócrata. Grupo Parlamentario del Partido Nueva Alianza. Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional. Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Se garantizará en todo momento, a través del Presidente o Presidentes de las Comisiones que desarrollan la comparecencia, la participación de las Coaliciones Parlamentarias y de los Grupos Parlamentarios, aún y cuando no cuenten con diputados integrantes de las Comisiones.

5.- Respuesta inmediata del servidor público a los cuestionamientos que le fueron formulados, en un tiempo máximo de cinco minutos.

6.- Réplica del diputado en un tiempo máximo de hasta tres minutos

7.- Finalizada la última réplica, la Presidencia otorgará el uso de la palabra al servidor público a efecto de que emita un mensaje final en un tiempo máximo de hasta cinco minutos.

8.- Mensaje del Presidente de la Comisión, quien además dará por concluida la comparecencia y solicitará a la Comisión de Cortesía acompañe al funcionario a su salida del Salón.

Quinto.- Notifíquese al Jefe de Gobierno y al Secretario de Gobierno del Distrito Federal para los efectos legales conducentes.

Sexto.- Notifíquese a las Comisiones Ordinarias de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura, para que en su caso ratifiquen el formato señalado en el resolutivo octavo del presente acuerdo.

Séptimo.- Se instruye a la Oficialía Mayor y a la Coordinación de Servicios Parlamentarios de la Asamblea Legislativa, a llevar a cabo las acciones que faciliten el desarrollo de las comparecencias señaladas en el presente acuerdo.

INFORME DEL SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Tomás Pliego Calvo, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa. Tal y como lo establece la ley enviamos la documentación, de todas maneras entrego un documento en escrito y en disco a efecto de que obre en poder de la Comisión la información que nosotros vamos a proporcionar en directo y en el documento anexo que les estamos presentando a los diputados a efecto de un análisis más ponderado de los temas que vamos a dar cuenta esta tarde. Agradezco la presencia de los integrantes de esta Comisión, de los distintos partidos políticos que integran la Asamblea Legislativa y voy a proceder, en cumplimiento a la ley, a rendirles el informe que corresponde a la Secretaría a mi cargo.

En la presente administración ha sido de crucial importancia en materia de transportes y vialidad para los habitantes de la Ciudad de México ya que el Gobierno del Distrito Federal ha tomado acciones decisivas para el impulso de diversas alternativas de transporte público sustentable y de calidad a favor de la ciudadanía, particularmente la de menores ingresos; alternativas que adicionalmente coadyuvan a promover un nuevo orden urbano y la recuperación del medio ambiente, mejorando la calidad del servicio para incentivar el uso del transporte a través de las siguientes acciones:

- 1.- La asignación por medio de licitación pública internacional de la Línea 12 del Metro, la de mayor longitud en construcción a nivel mundial y la más larga existente en América Latina.
- 2.- La puesta en marcha de la Línea 2 en el Eje 4 Sur del Sistema Metrobús que permitirá una nueva opción que vincule el oriente con el poniente de la urbe a lo largo de 18.7 kilómetros de longitud y 34 estaciones de servicio, próxima a inaugurar a finales del presente año.
- 3.- Se llevó a cabo la inauguración de la ampliación de la Línea 1 del Metrobús de Insurgentes en el tramo doctor Gálvez, El Caminero, incrementando así su servicio de 8.5 kilómetros y 8 estaciones, logrando un total de 28 kilómetros.
- 4.- Se iniciará la construcción de la Línea 4 del Metrobús en el Eje 3 Oriente, en su 1ª Etapa que comprende el tramo de Río de los Remedios a San Lázaro en beneficio de la zona oriente, cuya licitación pública ha aparecido ya en la Gaceta del Gobierno del Distrito Federal, publicada para su participación en la iniciativa privada en materia de construcción.
- 5.- El comienzo de la implantación del Corredor Cerro Misiones sobre el Eje Central Lázaro Cárdenas, que es el equivalente a la Línea 3 del Metrobús, que con unidades de transporte eléctrico renovadas, carriles confinados, estaciones y nueva imagen urbana permitirá dotar a la ciudad de otra opción de elevada calidad no contaminante y que atravesará la ciudad de norte a sur, reforzará la conectividad con el Centro Histórico y prestará un servicio metropolitano de alta eficiencia.
- 6.- La instauración de corredores de transporte público que permita la recuperación eficiente de vialidades estratégicas como Paseo de la Reforma, Periférico y ejes viales, mediante la operación exclusiva de autobuses último modelo con tecnología Euro 4, paradas fijas y sistema de prepago a través de la firma de compromisos con los concesionarios del transporte público ruta por ruta.
- 7.- La licitación del tranvía de nueva generación Buenavista-Centro Histórico, que brindará una nueva alternativa de transporte eléctrico no contaminante, amable con el entorno y que coadyuvará a las políticas de rescate del Centro Histórico que impulsa el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon.

La relevancia de estas acciones emprendidas en materia de transporte público, constituye una estrategia integrada de políticas públicas que representan un hecho novedoso en la historia de la ciudad por su magnitud, por el impacto positivo en la movilidad sustentable y en la recuperación del entorno urbano y el medio ambiente. Complementariamente las actuales acciones y políticas en materia de transporte y su infraestructura, impulsan incidir en la equidad social, ejemplo de ello son

las nuevas obras en materia de transporte público que privilegian la conectividad de las zonas de bajos de ingresos, históricamente subdotadas y equipamientos para el transporte.

Así la Línea 12 brindará servicio al oriente de la ciudad en la delegación más poblada del Distrito Federal, Iztapalapa, y en la de mayor crecimiento, Tláhuac, que prestará sin duda un servicio de alcance metropolitano. De igual manera, impactará la Línea 2 del Sistema Metrobús Eje 4 Sur al privilegiar a la población de las delegaciones norte, oriente del Distrito Federal, una vez destacando la Delegación de Iztapalapa.

Para la SETRAVI el mejoramiento de la gestión pública del transporte constituye una prioridad; por ello, entre otras acciones, durante este año se trabajó estrechamente con las organizaciones del transporte de carga y de los empresarios del comercio y servicios para acordar acciones de mejoramiento del transporte de bienes, lo que se cristalizó en el programa de regulación del transporte de carga en el Perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México, igualmente, se aceleró y facilitó la inscripción del transporte escolar.

Actualmente está prácticamente concluido el Programa Integral para el Servicio de Transporte Individual de Pasajes, Taxi. Anteriormente los taxistas regulares presentaban inconsistencias en tres cuartas partes de sus concesiones, además de carecer de información actualizada y veraz en una inmensa proporción de su flota. Mediante este programa se han entregado 108 mil 532 nuevos títulos y placas a los concesionarios, asimismo se puso en marcha la fase II, cumpliendo con el objetivo principal de regularizar los taxis que prestan este servicio en la Ciudad con placas particulares, lo cual provocaba una situación de inseguridad, perjudicando principalmente a los usuarios y dando como resultado factores que facilitaban condiciones de irregularidad y de delitos.

De igual manera, con la finalidad de mejorar sustancialmente el orden y la seguridad en beneficio de todos los habitantes de la metrópoli, se determinó uniformar la cromática de los taxis, publicada el 12 de febrero de 2008 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. En el caso de los autollamados ejecutivos deberán presentar la nueva cromática a más tardar el 31 de diciembre del presente año y todos los demás tendrán hasta el 30 de mayo de 2009, es decir, el 2 de junio del próximo año no habrá un solo taxi que no tenga plenamente acreditada la titularidad de su concesión cuenta con las nuevas placas y esté ajustado a la cromática oficial, poniendo orden de manera definitiva a un sector del servicio que durante las últimas décadas se había caracterizado por la irregularidad, la anarquía y el desorden. El rezago en la modernización del parque vehicular del servicio público, constituye un riesgo para la seguridad de los usuarios, choferes y peatones, además de provocar serios impactos ambientales; por ello y para incrementar la eficiencia, modernización y calidad del servicio, el Gobierno del Distrito Federal ha impulsado la sustitución de 35 mil taxis obsoletos, logrando comprometerse hasta la fecha el recambio de más de 18 mil vehículos, igualmente ha promovido la sustitución de 5 mil microbuses por autobuses de última generación, dotados con equipos anticontaminantes de tecnología Euro 4, habiéndose recibido 3 mil 136 solicitudes.

Dentro de los nuevos programas que se han impulsado para posibilitar una adecuada y segura movilidad a las mujeres, destacan los programas Atenea operado por la RTP y Pasajero seguro, que involucra al conjunto del transporte público de personas que brinda el servicio del Distrito Federal. En materia de infraestructura vial, el eje troncal metropolitano brinda una alternativa de desplazamiento de norte a sur, desde la frontera con Ecatepec hasta la salida a la carrera a Cuernavaca y constituirá una vialidad continua localizada al oriente del Distrito Federal, lo cual es un hecho sumamente destacable.

En este año se han puesto en operación pasos a desnivel y distribuidores viales de crucial importancia para su funcionamiento. Paralelamente, para reducir el conflicto vial en el poniente de la urbe, se trabaja en la construcción de diversos pasos a desnivel en la avenida constituyentes, mismos que permitan constituir una continua para minimizar los flujos de transporte colectivo y de autotransporte foráneo que circulan por esta vialidad.

Relevante es el convenio que signó la Secretaría de Transportes y Vialidad con la UNAM el pasado 19 de septiembre de 2008 para realizar estudios de vialidad, los cuales definirán los proyectos de adecuación vial para dar mayor fluidez a la zona sur por la avenida Insurgentes Sur, a la autopista México-Cuernavaca y la carretera Picacho-Ajusco, hacia el norte por Insurgentes Norte, inicio de la

autopista México-Pachuca y la vía Morelos. Asimismo la SETRAVI realiza acciones en beneficio de los automovilistas; por ello se modernizó la licencia de conducir con chip que otorga mayores niveles de seguridad y mejora el servicio al público, se mantuvo el invaluable auxilio a la comunidad en los radares de apoyo vial, así como la impartición de cursos y pláticas sobre educación vial para lo habitantes del Distrito Federal.

En este gobierno democrático estamos convencidos que el impulsar alternativas de transporte público de calidad y su infraestructura, no solamente significa mejorar la movilidad urbana, el medio ambiente, promover la competitividad de la Ciudad, lo cual en sí mismo son hechos extraordinariamente destacables, sino también y de manera fundamental para un gobierno como el que representamos lo representa el hecho de promover la equidad social, la accesibilidad a oportunidades, la mitigación de la desigualdad y la justicia social para los que menos tienen. Con la puesta en marcha de la ampliación del Metrobús en Insurgentes, en su tramo doctor Gálvez-El Caminero, entró en operación la empresa en el Corredor Insurgentes Sur-Rey Cuauhtémoc S.A. de C.V., REGSA, mismo que se le hizo entrega del título por el que se le otorgó concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, llevándose a cabo la inauguración el 13 de marzo de 2008, por el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon.

Asimismo y con relación a la Línea del Sistema de Metrobús en el Eje 4, se realizaron múltiples reuniones y acciones entre las que se incluyen recorridos, mesas de trabajo, presentaciones, mesas informativas, reuniones con Secretarías diversas, Delegaciones Políticas involucradas en el proyecto, así como con los representantes de las distintas rutas que actualmente circulan en el Eje 4 Sur, de manera individual y en grupos, llevándose a cabo el pasado 30 de mayo del 2008 la firma de los acuerdos de participación de las rutas de transporte público concesionado con el corredor Eje 4 del Metrobús, lo cual se tiene considerado para finales del año como ya lo mencionamos.

Es importante señalar que dentro de las mejoras del transporte colectivo, el pasado 19 de marzo del año en curso el Jefe de Gobierno del Distrito Federal emitió la resolución por la que se determina el importe de la tarifa aplicable al servicio de transporte público de pasajeros colectivos concesionado y permissionado, microbús y autobús, condicionado a la incorporación de los titulares de las concesiones, permisos al programa de sustitución del parque vehicular del servicio público colectivo de transporte de pasajeros, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de la cual se tienen firmados al día de hoy 75 convenios de participación para la renovación del parque vehicular, con lo que se podrá mejorar las unidades y el servicio regidos en 4 directrices:

- a) Establecer paradas fijas para el ascenso y descenso de pasaje.
- b) Mejorar y transparentar los procedimientos de la capacitación y las evaluaciones médico integrales para garantizar un adecuado servicio a la ciudadanía.
- c) Crear un fideicomiso que apoye a los transportistas para la adquisición de unidades que permitan renovar el parque vehicular, aumentar la calidad y calidez del servicio.
- d) Homologar el sistema de recaudo para garantizar a la ciudadanía, al concesionario y a los transportistas en general que los recursos obtenidos a través del prepago se destinen a la mejora del transporte, además de conseguir la renovación de más del 50 por ciento del parque vehicular.

Dentro de las líneas de transporte alternas al sistema metrobús destacan: el Corredor Vial Periférico de Tereza a Canal de Garay; Corredor Reforma. Estos convenios han sido suscritos y empezaremos a verlos en lo que hace a la reorganización del parque vehicular, a la instalación de las paradas fijas, en los parabuses y en la nueva organización de sociedades mercantiles, seguramente a principios del próximo año.

En materia de transporte de carga, otro de los objetivos planteados por esta administración fue regular el transporte de carga. Por ello el pasado 20 de mayo se celebró la firma el convenio de colaboración y coordinación para la puesta en operación del Programa de Regulación del Transporte de Carga en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México, entre el Gobierno del Distrito Federal y el sector privado, con lo cual se beneficia a la Ciudad en los siguientes aspectos: reducción de las partículas contaminantes a la atmósfera, evitar la circulación

y las maniobras de carga y descarga en horarios específicos, reducción de problemas viales, mejora de la calidad de vida de la ciudadanía al reducirse los tiempos de traslado.

Corredor cero emisiones. Además de restringir la circulación del transporte de carga, el transporte colectivo que presta el servicio en el Eje Central también será retirado, toda vez que el proyecto del Corredor Cero Emisiones contempla prestar el servicio únicamente con unidades de trolebús, teniendo como origen la Central Camionera del Sur hasta la Central Camionera del Norte, en una primera etapa. Actualmente se llevan mesas de negociación con los representantes de concesionario de la Ruta-1 para la búsqueda de alternativas.

El inicio de las obras está próximo a inaugurarse y la suscripción del convenio para que dejen de circular sobre el corredor Lázaro Cárdenas los transportes de carga superiores a 3 toneladas y media y/o 7 metros de largo, se habrá de suscribir la próxima semana. Con el propósito de mejorar y transparentar los procedimientos de capacitación, las evaluaciones médico- integrales, además de evitar los posibles actos de corrupción, la SETRAVI celebró durante el mes de mayo de 2008 un convenio de colaboración con la Universidad Autónoma de la Ciudad de México para que preste el servicio a los aspirantes a obtener su licencia-tarjetón. Con ello los operadores serán capacitados y profesionalizados conforme a dicho convenio.

Asimismo el proceso deberá ser evaluado y aprobado por las autoridades. Esto eliminando la cauda de corrupción que se venía dando en la capacitación y en los exámenes médicos, aplicados por empresas particulares. El programa de sustitución de microbuses por autobuses, aplicado a unidades modelos anteriores a 95, busca promover la adquisición de autobuses nuevos que mantengan un estándar de calidad, acorde a las necesidades de los usuarios. Por ello actualmente el programa se encuentra en su tercera etapa.

Para 2008 se tiene contemplada la sustitución de 552 unidades para las cuales se destinó un presupuesto de 20 millones de pesos, contando con una ampliación presupuestal de 35.2 millones, haciendo un total de 55.2 millones de pesos para dicho programa, de los cuales se realizó la sustitución ya de 164 autobuses con apoyo económico del Gobierno del Distrito Federal, otorgándose un total de 16 millones 400 mil pesos, a beneficio de los titulares, utilizándose en ellos la nueva cromática para la incorporación al servicio del transporte público de pasajeros.

En los próximos días se entregarán 87 apoyos más, quedando pendientes 301, mismos que se entregarán al momento de definirse los porcentajes correspondientes en el corredor de la línea dos del Metrobús, a los concesionarios participantes de este proyecto. El programa integral para la atención y mejoramiento del taxi. Este programa efectuado en colaboración con los transportistas permitió que se inscribieran 108 mil 631 concesionarios en la primera fase, generando ingresos por 622.7 millones de pesos, permitiendo alcanzar una certeza jurídica en las concesiones, un padrón vehicular confiable y prestadores de servicios registrados legalmente, por lo que ahora los vehículos que proporcionan el servicio, cuentan con dispositivos de seguridad, los cuales pretenden abatir los índices delictivos que se cometían a bordo de estas unidades.

Asimismo con apoyo de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, se realizó un análisis de las huellas dactilares de los conductores para la identificación de probables responsables de delitos cometidos en este transporte, por lo cual se cumple con uno de los compromisos de campaña establecido por el Jefe de Gobierno, de proporcionar seguridad a los ciudadanos en materia de políticas de transporte.

Como resultado de la primera fase, la SETRAVI dio solución a estos problemas. Tales como 59 mil 422 casos que presentaban vencimiento de la concesión, alrededor de 64 mil 807 tenían problemas con la titularidad, debido a que los dueños originales traspasaron ésta a través de ventas particulares o notariales y muchos de los concesionarios presentaban irregularidades en el pago y aprobación de la revisión físico-mecánica de la revista vehicular, dando continuidad al programa integral para la atención y mejoramiento del servicio del transporte público individual de pasajeros. Se realizó la segunda fase, cumpliendo con el objetivo principal de regularizar los taxis que prestaban el servicio ya en la ciudad con placas particulares para convertirlos en taxis seguros, eficientes, confiables y fácilmente detectables. La SETRAVI inició un procedimiento denominado

prerregistro general de vehículos sin título de concesión que prestan el servicio de taxi, el cual se realizó a través de Internet. En el proceso se inscribieron aproximadamente 26 mil solicitantes.

Dicha base de datos se contrastó con la del servicio regular, eliminándose aquellos que ya contaban con una concesión, quedando únicamente los registros que cumplieran con los requisitos señalados, como ejemplo, la antigüedad del vehículo que se presentara para otorgar el servicio, no fuera mayor a dos años, menores de 2006 a 2008, contar con 4 puertas, cajuela amplia, potencia no menor a 85 caballos de fuerza y con rendimiento mínimo de combustible de 12.5 kilómetros por litro y cromática autorizada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. El número de registros efectuados para la segunda fase, fue de más de 20 mil taxis. Cabe hacer mención que el 95 por ciento optó por el pago de 4 anualidades, y el restante, 5 por ciento, realizó el pago total de 25 mil pesos.

Como resultado del proceso se conformará un padrón vehicular real y confiable. La estandarización en la cromática de todos los vehículos que realizan el servicio, taxistas que poseen en título concesión y por último una flota vehicular que represente en términos tecnológicos un menor impacto negativo en la calidad del aire. El reordenamiento de sitios y bases es un tema que estamos iniciando. En la presente administración se han realizado 2 mil 335 trámites, los cuales han permitido regularizar 756 bases, las cuales han estado sujetas a rigurosas visitas de campo, estudios técnicos y sus aprobaciones se encuentran acorde a la normatividad establecida.

El metrobús. Dentro del marco de los 50 compromisos de gobierno, la actual administración ha establecido como meta al 2012 la implantación de 10 corredores de transporte de pasajeros en vialidades de alta concentración, integrando un sistema de transporte de alta capacidad que opere en forma complementaria a la Red de Transporte del Distrito Federal, conformada por el Metro y el tren ligero, a efecto de estructurar el Sistema de Transporte de la Ciudad de México, introduciendo avances tecnológicos en el transporte revirtiendo así el rezago.

En esta materia dentro de esas acciones destacan:

La Línea 12, Eje 4. Con una longitud que ya hemos mencionado, que va a atender a 140 mil usuarios en día hábil y será atendida por 71 autobuses articulados; contará con 34 estaciones y 2 terminales.

Línea 4, Eje 3 Oriente. Se han concluido los estudios, el diseño operacional y el proyecto ejecutivo por parte de la Secretaría de Obras y Servicios de este corredor, el cual se implantará en una primera etapa de Puente Negro a su intersección con el Eje 8 Sur, con una longitud aproximada de 17.5 kilómetros, 29 estaciones y 2 terminales, atendiendo una demanda estimada de 115 mil usuarios en día hábil.

A la fecha se han iniciado las pláticas con las organizaciones del transporte colectivo que operan esta vialidad que conectará a las Delegaciones de Gustavo A. Madero hasta Xochimilco, pasando por Venustiano Carranza, Iztacalco, Benito Juárez, Coyoacán y la Delegación de Xochimilco.

El programa de modernización de los Centros de Transferencia Modal de los 17 CETRAM con mayor problemática se desarrollan proyectos ejecutivos en los que se incluye la operación de paraderos con unidades de nueva tecnología, infraestructura para personas con discapacidad, estacionamiento para bicicletas y sitios de taxi; adicionalmente de áreas con potencial de servicios comerciales para 4 de ellos: El Rosario, Zaragoza, Martín Carrera y Politécnico. En la primera etapa en conjunto registran un volumen de 584 mil 875 usuarios al día.

De la encuesta origen destino, en el segundo trimestre de 2007 se entregaron los resultados de la encuesta origen destino de la zona metropolitana, se ha realizado ya la contratación, perdón, se ha lanzado ya la licitación para que se concrete el estudio que permita la concreción de esta encuesta origen destino. Estaremos en próximos días informando quién obtuvo la licitación y cuándo nos entregará la concreción definitiva para el mejor aprovechamiento de la encuesta origen destino.

El tranvía de nueva generación Buenavista-Centro Histórico. Desde el mes de marzo de 2007 la SETRAVI en coordinación con la autoridad del Centro Histórico, SEDUVI, Secretaría de Obras y Transportes Eléctricos realizaron una intensa labor a lo largo de muchos meses para evaluar la factibilidad de una nueva opción de transporte moderno, no contaminante, amigable con el entorno

y propicio para la recuperación del Centro Histórico. Resultado de ello fue la propuesta presentada al Jefe de Gobierno de una alternativa de tranvía de última generación. El proyecto ya ha sido licitado internacionalmente el pasado 28 de julio, presentándose un significativo número de empresas, aproximadamente 16, todas de carácter internacional.

Sin duda alguna el tranvía es un medio de transporte probado a nivel mundial que ofrece una solución eficiente y limpia a los problemas de congestionamiento vial y contaminación. Su puesta en operación coadyuvará en el reordenamiento y mejoramiento del entorno urbano y el rescate turístico del Centro Histórico, además de ser un detonante de desarrollo económico y de la elevación de la calidad de vida de la zona. Si les parece bien, señores diputados, dejaría estos que son los temas principales y creo que son los temas fundamentales que en mi opinión es importante que ustedes conozcan, en todo caso ya si hay preguntas y temas que ustedes quisieran que abordáramos, con muchísimo gusto.

Yo dejaría esta intervención en lo general.

POSICIONAMIENTO DE LAS COALICIONES PARLAMENTARIAS Y LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZALEZ CASE.- Gracias, diputado Presidente de esta Comisión. Ciudadano Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal; diputadas y diputados; señoras y señores que nos acompañan:

Señor Secretario: Bienvenido a este encuentro republicano que va a comenzar a tiempo o queríamos que comenzara a tiempo, y lo digo a tiempo porque la condición actual de la ciudad impide a sus habitantes llámese transporte particular o público, llegar a tiempo al trabajo, a la escuela, a la oficina o cualquier evento público o privado, debido a que a toda hora, sea mañana, tarde o noche, las principales vialidades de la capital son un caos a veces por las obras, que por cierto nunca llegan a su fin, otro tanto por los semáforos o por el transporte público que hacen paradas en cualquier lugar, sin respetar un Reglamento Metropolitano de Tránsito, pero eso no es de usted, sino del Secretario de Seguridad Pública, pero ya tendremos oportunidad del próximo martes de platicarlo también con él.

Lo que sí tiene qué ver con usted es el caso de los microbuses, con estos cafres del volante, y puedo asegurarle que de nada sirve reportarlos a LOCATEL ya que nadie les hace nada, nadie los castiga y salen impones de sus faltas por cada 10 pesos que reparten a inspectores o policías, pero vayamos por partes, empezamos por el asunto de los taxis tolerados.

En la ciudad existen en promedio 26 mil taxis de los llamados tolerados, que no pagan impuestos, que no tienen permiso para trabajar, que no cuentan con un mínimo de seguridad para los usuarios. De taxis piratas hay historias verídicas de secuestros, violaciones y homicidios; de taxis piratas hay historias que parecen una fábula de una lucha cruenta del gobierno contra la ilegalidad y la impunidad de su servicio y son historias mitológicas porque aún sus organizaciones y líderes se encuentran sin castigo. Sin embargo, el problema sigue siendo el mismo de todos los días, los taxis tolerados siguen compitiendo deslealmente con los que trabajan formalmente y que pagan los altos impuestos que cobra el gobierno, por lo que le solicitamos de la manera más atenta se haga algo con estas personas, ya que cada que un familiar aborda un taxi, es inevitable pensar que no le pase a lo mejor alguna tragedia.

Sobre el asunto de los microbuses, retomando el tema, para el ciudadano común que lo utiliza diariamente, este servicio sigue siendo pésimo, a pesar de la promesa que por cada 50 centavos de aumento al transporte, los dueños de las unidades los iban a reparar e iban a eficientar el trabajo, cosa que hasta el momento no hemos podido ver.

Ellos son los que viven diariamente el peligro de utilizar este tipo de transporte operado muchas veces por menores de edad, los usuarios observan cómo de cada 10 accidentes viales dos son culpa del chofer del microbús, observan cómo atropellan o cómo son atropellados sus pasajeros porque les hacen la parada para el descenso en carriles centrales de las vías rápidas o dentro de los Centros de Transferencia Modal, ya que la intensa saturación de sus andenes por choferes y puestos ambulantes, obliga a los usuarios a caminar por el arroyo vehicular.

Así, Secretario, programas van, programas vienen, pero la famosa reestructuración del transporte concesionado hasta el momento no existe. Sin embargo, le vamos a conceder el beneficio de la duda para que este servicio sea más eficiente.

Otro de los asuntos que nos preocupan como partido es el referente al Transporte Colectivo Metro. Observando las estadísticas de 1997 y comparándolas con las actuales, nos damos cuenta que ha disminuido el número de usuarios que lo utilizan diariamente, pasando en el 97 a 4.5 millones de usuarios, a un promedio diario ahora a sólo 4.2 millones de usuarios. Esto se lo manifiesto porque es un hecho que el tiempo promedio de recorrido de estación a estación se ha incrementado en un 30 por ciento, lo que hace que las personas busquen otro tipo de opciones de transporte.

Qué bueno que ya hay opciones, Secretario, qué bueno que no solamente sea el Metro de la ciudad la que transporta los millones de capitalinos. Lo crítico de esta situación es que la eficiencia de un sistema considerado por muchos años como uno de los mejores del mundo, esté siendo

descuidado. Otro de los graves problemas es el relacionado con el transporte de carga. En la ciudad existe en promedio 74 mil vehículos de carga, los mismos que transitan sobre las principales vías de circulación, muchos de ellos lo hacen sin un mínimo de respeto por los otros conductores, por lo mismo es lo que ha provocado que el exceso de velocidad o diversos accidentes viales se vean a diario, dando como resultado lamentables pérdidas humanas y materiales.

A toda hora los observamos recorrer las calles de esta ciudad sin restricción para su paso, a pesar de que las condiciones actuales de las vialidades no son óptimas para su circulación, pero a pesar de ello la autoridad también se niega a reestructurar o crear un programa de circulación para este tipo de unidades, no existen rutas de transportación y por eso esta ciudad se ha convertido en el paraíso de privilegios de este tipo de conductores.

En el caso de los vehículos particulares y su gran afluencia en las calles de la ciudad, este gobierno ha creado diversos programas para mejorar la fluidez en el Distrito Federal de casi 3.5 millones de vehículos que transitan diariamente, pero de nada sirve cuando las dependencias no son capaces de coordinar sus acciones.

Esto se lo manifiesto porque entre las múltiples obras que realiza el ser Arganis la falta de elementos de Tránsito en los cruces importantes de la capital, la descoordinación que existe de un semáforo a otro fallando el sistema inteligente de los mismos, el ascenso y descenso de pasaje hasta en tercera y cuarta fila y una nula cultura de educación vial han provocado el caos vehicular a cualquier hora en esta capital. No hay programa eficiente cuando no hay acuerdos eficientes y para muestra todos los días somos testigos de los diversos congestionamientos que se suscitan en Periférico, Circuito Interior, Avenida Revolución, por mencionar algunas, o los conflictos que originan las constantes marchas y que la autoridad se ve rebasada en su capacidad de reacción.

La situación de los diversos actos de corrupción en diversos trámites que se han ventilado nos indica que esto no es un problema de partidos sino de un gobierno que prometió erradicar esta práctica pero que se ha dado cuenta que el cáncer es apartidista. Tan sólo usted hace unos meses presentó una denuncia penal contra quien resulte responsable por el otorgamiento de licencias-tarjetón apócrifas que fueron entregadas por funcionarios de su dependencia, pero necesitamos que su labor, su responsabilidad siga sirviendo para limpiar actos de corrupción de la Secretaría que dirige.

Sobre el caso de Metrobús, lo reconocemos, vino a dar fluidez a la avenida Insurgentes, este servicio al principio fue muy cuestionado por sus tarifas tan exorbitantes, pero en unos años de operación sus logros son mayores que sus carencias. Lo que sí debemos de manifestarle es que al no tener cuidado en su planeación nos encontramos con una serie de reestructuraciones que nos cuesta a los capitalinos cada centímetro de remodelación.

Por eso lo exhortamos a que antes de que se piense en nuevas rutas se vigile que las instalaciones sean de primera calidad y que se cumplan los tiempos programas para su construcción, ya que vemos lamentablemente que la línea que se está creando en Eje 4 Sur carece de medidas de seguridad, en algunos tramos va muy atrasada y todavía no llegan a los acuerdos pertinentes con los concesionarios que operan esa ruta.

Secretario, en cuestiones de transporte el gobierno local tiene una severa tarea por realizar, ya que sin reestructuración se aprobó un aumento al precio del transporte público concesionado sin que éste cambie su política de operación. El transporte de carga sigue siendo factor fundamental para originar en la capital caos vial y los taxis tolerados siguen siendo el cáncer que carcome al Distrito Federal.

Esta es la situación del transporte. Esta es la situación que hace de su conocimiento un partido responsable que no apuesta por el caos gubernamental, se lo digo sinceramente, pero sí se preocupa por el tiempo de la gente y su tiempo de traslado a los lugares de trabajo, de educación, de diversión. Que la gente decida, ciudadano Quintero, por qué medio transportarse será su obligación, pero usted como gobierno le pedimos otorgue opciones de transporte de calidad que sean dignas de una gran ciudad. Gracias por su atención.

EL C. PRESIDENTE.- Damos así por finalizada esta primera intervención, este primer posicionamiento a cargo del diputado Tonatiuh González Case a nombre del Partido Revolucionario Institucional.

A continuación le vamos a dar la palabra al diputado Jacobo Bonilla Cedillo a nombre del Partido Acción Nacional para el posicionamiento correspondiente con un tiempo máximo de 10 minutos.

EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.- Muy buenas tardes a todos los amigos que nos acompañan, a todas las personas que trabajan en la Secretaría de Transporte y Vialidad. Armando Quinto, sea bienvenido una vez más a esta Asamblea Legislativa.

Me sumo a los comentarios que ha dado nuestro compañero del PRI, Tonatiuh, sobre la gran problemática que tiene esta ciudad en su movilidad.

Evidentemente el tema de transporte tiene varios subtemas y que siempre en una sola comparecencia resulta imposible agotarlos. Quisiéramos agotar el tema de microbús, el tema del taxi, quisiéramos agotar el tema del Metrobús, de Transportes Eléctricos, del tranvía, pero finalmente en escasos 10 minutitos de posicionamiento y algunas preguntas que haremos después, sólo queremos dar a conocer la postura de Acción Nacional.

Ha habido en este trabajo de la Secretaría si mal no recuerdo 4 casos que sonaron en los medios de comunicación y que son de corrupción, la parte que tiene que ver con el área jurídica, los exámenes dentro de los centros de capacitación, en su momento la venta de las placas para taxis, y digo en su momento porque después vino el programa que dio oportunidad a que entraran todos.

Hoy, bueno no hoy, recientemente nos dimos cuenta del problema que tuvieron con algunos tarjetones, con la documentación falsa que se presentó y también sabemos de una denuncia que se hizo a Francisco Hernández, que es un líder de rutas, donde se le acusa de fraude, creo que 1 millón 700 mil pesos, por supuestamente estaba vendiendo placas. Entonces, finalmente evidentemente es una denuncia hacia una persona que tenía relación con el Gobierno del Distrito Federal y yo quisiera preguntarle sobre estos casos ¿Qué ha pasado sobre estos casos?

También hay un caso en una autorización de una vialidad en la carretera México Toluca, entre Álvaro Obregón, el kilómetro 15, donde se había rechazado esa solicitud de vialidad; sin embargo, hoy ya se permite hacer esa vialidad; a lo mejor son datos o preguntas muy específicas en la Delegación Álvaro Obregón, es sobre unos nuevos edificios que hicieron y no les había autorizado la SETRAVI el permiso, bueno, aquí están los datos, el kilómetro 15 de Álvaro Obregón.

Una pregunta que podríamos tener sobre el Metrobús ¿Cuál es su opinión sobre esta conformación que actualmente está dando el metrobús, donde RTP una vez más crece desbordadamente?; de ahí también mi reflexión de preguntarle sobre la cantidad de personal que tiene RTP, cómo ha crecido RTP, su opinión de RTP sobre que participen no nada más en Metrobús, sino hoy también en transporte escolar y cuánto ha crecido este RTP, que finalmente RTP está en números rojos y me parecería increíble que una empresa en números rojos se le dé más elementos para seguir creciendo y seguramente seguirá creciendo en números rojos.

También comentarle sobre, en algún momento le preguntamos sobre el Transporte del Este, que parece que está comprando concesiones por todos lados para adueñarse de lo que es el servicio de Metrobús, fuera de que también de alguna manera algunos transportistas han visto en el Metrobús una muy buena opción de negocio y también han comprado concesiones. Finalmente, pareciera que no estaría mal que gente esté comprando y comprando concesiones, el problema es que la ley no lo permite o no lo hace tan fácil o no lo hace tan accesible, entonces ¿Cuál será la postura?

Nosotros como Asamblea Legislativa nos tenemos que ajustar esa actitud que actualmente se da o de plano poner e irlos a buscar y mano dura contra aquellos amigos que han estado comprando y comprando concesiones para meterse al negocio de metrobús; bueno, también preguntarle sobre la tarifa de RTP, cómo está el subsidio de esa tarifa, insisto, es una empresa que está en números rojos y sigue creciendo y sigue siendo alimentando, consentida por el Gobierno del Distrito Federal.

El corredor de cero emisiones, es un tema que ya lo habíamos mencionado en la Asamblea Legislativa y me parece que puede ser una buena construcción de un tema sobre el Eje Central, donde está el transporte eléctrico dando el servicio, pues sin embargo creo que es el que va más atrasado; pareciera que donde hay negocio, como es el Metrobús, donde pareciera ir más adelantado, para aquí en el transporte eléctrico siento que vamos muy atrasados y a la ciudad le urge, le urge tener un transporte noble, un transporte masivo, público y no contaminante como podría ser el corredor de cero emisiones.

Bueno, cruzado una vez más con el tema del microbús, habíamos comentado o se nos había dicho que iban a ser retirados 136 unidades del Metrobús de Insurgentes y de esta Línea 2 serán chatarrizados 222 unidades. Hasta donde yo sé, señor Secretario, posiblemente nos equivoquemos en los datos, pero hasta donde yo sé no han sido retiradas las 136 concesiones y fueron más bien reubicadas y tratamos de acercarnos a la empresa que hace chatarrización de las unidades y nunca se nos dio acceso, de tal manera que yo podría, bueno, parece que las unidades si se chatarrizaron y que tampoco fueron retiradas las concesiones y ya en alguna comparecencia habíamos comentado si sería bueno o si sería posible que usted nos hiciera llegar el número de las concesiones que debieron de haber sido retiradas y cuáles fueron las unidades que fueron también chatarrizadas.

El Metrobús de la Línea 2 se nos había dicho que se iba a inaugurar felizmente y pomposamente en el mes de junio, julio y después para septiembre y hoy ya no sabemos para cuándo. Ah, bueno, para diciembre hay nueva fecha, y podríamos seguir a nueva y nueva fecha. Yo creo que lo que todos queremos es lo antes posible tener un sistema de transporte. De ahí también me viene la siguiente reflexión. Yo creo que vale la pena que nos haga llegar, señor Secretario, en su momento el padrón de microbuses que están circulando en el Distrito Federal. El tema del microbús no lo hemos tratado en la Asamblea, porque nos ha llamado más la atención el tema del taxi, pero el microbús también debe tener un padrón, saber cuál es el padrón de inicio y saber cuántas bajas tenemos del padrón, evidentemente las bajas del Metrobús que serían las primeras.

También hay un grave problema en esta sustitución o este acuerdo que están haciendo con el microbús, entiendo yo que al microbús le dicen si tú te regulas a tener paradas donde deben de ser, a cambiar tu unidad, son paradas, cambio de unidad, el chofer, me parece que también algunos elementos del chofer, la capacitación al chofer, te permitimos los 50 centavos de tarifa. Evidentemente, yo creo que la tarifa tiene que ser un tema de estudio, no un tema de capricho político. Yo entiendo y entiendo al Gobierno del Distrito Federal al manejar de esta manera la tarifa, lo entiendo, no me parece lo adecuado, pero es el estilo que ustedes manejan la tarifa. Sin embargo, hay personas del volante del microbús que hace 3 años les pidieron que cambiar su unidad por un camión diferente y hoy les dicen que ese camión lo cambien o que tienen que vender o buscar otro crédito a otro tipo de camión para entrar en este esquema, y hay muchas personas que han venido aquí a la Asamblea Legislativa para decir es que no lo puedo hacer porque tengo un crédito cruzado, que hace 3 años me pidieron el cambio a un camión y hoy me piden el cambio a otro camión, pues no lo puedo hacer porque apenas si pueden pagar el crédito que tenían ahí cruzado. ¿Qué habrá que hacer con ese tema?

El tema del taxi y reiteramos una vez más que para Acción Nacional no fue la mejor opción esto de legalizar a todos los piratas, primero lo que la ley dice que no, que no se pueden legalizar a los piratas; sin embargo, ya se hizo. El problema es como lo quisieron hacer en fiestas navideñas, como regalo navideño y como regalo de Año Nuevo, no todos se enteraron, entonces hoy tenemos a la Asamblea Legislativa una cantidad de taxis que quieren participar en el programa pero que no lo pudieron hacer porque no se enteraron, porque no estuvieron a tiempo, porque su líder no los registró, en fin. Yo diría, señor Secretario, este programa, que yo reitero que fue como hecho para algunos piratas, yo diría que algunos piratas se quedaron fuera o algunas personas que eran legales y que dicen que por ser legales no se enteraron, quedaron fuera. Entonces yo ahí diría, habrá que hacer una reflexión de qué va a pasar con ellos porque finalmente hoy día siguen habiendo taxis que no tienen su concesión, que ellos que dicen que son legales, pero que no alcanzaron por cuestiones de tiempo, porque no tuvieron dinero en su momento para hacer las modificaciones que ustedes les pedían.

Dos reflexiones más, si no es que el tiempo se me va acabando. La Ley de Transporte dice que los sistemas de transporte masivos de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de 5 años y a los adultos mayores de 60 años; sin embargo, el Metrobús olímpicamente no le interesa lo que dice la ley y no aplica esta gratuidad a los adultos mayores. Yo le preguntaría por qué el Metrobús es un sistema de transporte consentido. Ya lo hemos consentido al sacarle toda la competencia del carril, ya lo hemos consentido en dar dinero del Gobierno del Distrito Federal, o sea es el transporte más consentido y todavía lo consentimos permitiendo que no exente la tarifa a los adultos mayores. Yo quisiera escuchar su reflexión al respecto.

La diputada Paz Quiñones tienen algunas preguntas sobre si ya tienen ustedes el presupuesto y la fecha autorizada para el inicio de las obras de la supervía poniente, Poetas-Luis Cabrera, toda vez que la licitación me parece que ya ha comenzado, y sobre un poco la reflexión por qué construir una vialidad de las denominadas supervías en una Delegación como Magdalena Contreras, la cual sólo cuenta con unas vías secundarias, tomando en cuenta que dicha supervía será de peaje y pareciera que no hay los estudios correspondientes de impacto ambiental y de impacto social.

El tema de transporte es realmente apasionante y hemos hablado únicamente el tema del microbús, de taxi, de Metrobús, nos queda también la reflexión de por qué el servicio gratuito de Buenavista al Centro Histórico, por qué lo dan y le pregunto por qué lo dan, porque está afectando a las rutas de microbuses que estaban ahí. Yo no soy microbusero, pero allá ellos. Pero han llegado aquí a la Asamblea Legislativa microbuseros diciendo que la ruta gratuita de Buenavista al Eje Central, digo de Buenavista al Centro, pues les afecta en sus economías. Entonces yo creo que hay que replantear un poco los esquemas estos de los servicios gratuitos, compaginarla, pegarla y sentarse con los amigos microbuseros y que finalmente sí es cierto que en muchas ocasiones manejan mal o no tienen los suficientes recursos para cambiar sus unidades, pero me parece que siempre pueden haber algunos buenos acuerdos aquí para la Ciudad.

Sabe usted que para el Partido Acción Nacional el transporte público masivo y no contaminante siempre va a ser la mejor opción y que nosotros estaremos siempre pugnando por la transparencia y yéndonos hacia estos transportes. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Bien, continuamos con el posicionamiento del Partido de la Revolución Democrática, a cargo del diputado Sergio Cedillo. Tiene la palabra 10 minutos máximos.

EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNANDEZ.- Atenderé puntualmente su indicación diputado Presidente.

Primero que nada me gustaría darle la bienvenida señor Secretario. Creo que en esta Comisión más allá de las opiniones divergentes o coincidentes que podamos tener, hemos procurado tratar el tema con la mayor objetividad posible, el tema del transporte.

Comenzaré mi intervención diciendo que la agenda hoy de la Ciudad no es propiamente ya la del Distrito Federal. Hoy estamos hablando de una agenda metropolitana. Los problemas que compartimos con el Estado de México, como el agua, al seguridad pública, incluyen también al transporte y a su vez también la situación caótica y crítica en muchos aspectos que acaban de mencionar mis compañeros que me antecedieron, también son el resultado de malas administraciones que en su momento varios de los programas que impulsaron o echaron a andar no le dieron la continuidad debida.

Creo que hoy que vamos a cumplir ya casi 11 años de gobernar a la Ciudad de México, creo que hemos avanzado como proyecto de gobierno los gobiernos del Partido de la Revolución Democrática en varios temas, entre ellos el asunto del Metro, al menos en lo que respecta al periodo del ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas y ahora en este periodo del licenciado Marcelo Ebrard, se impulsó un tema muy importante pues que fue la construcción de una de las Líneas que además a la gente de Iztapalapa, a la gente del oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México va a beneficiar de manera contundente.

Quiero hacer reconocimiento desde luego a las cosas, a los temas, a los programas que de manera acertada y que de manera exitosa se han venido implementando. Pero también me

referiré a lo que creemos que es necesario señalar y puntualizar de manera certera, dado que un discurso de autocomplacencia, un discurso de defensa a toda cosa no ayuda ni a la Asamblea Legislativa ni al Gobierno del Distrito Federal, ni mucho menos a los habitantes de la Ciudad de México.

Reconocemos el trabajo que se ha venido realizando en el tema del Metrobús; reconocemos el trabajo que se ha venido realizando en la construcción de la infraestructura vial tan necesaria en la Ciudad, sobre todo en el tema del Circuito Interior-Río Churubusco. También reconocemos el trabajo que han venido haciendo en cuanto al ordenamiento de los taxis y de los microbuses, que a partir también en este periodo de gobierno se ha venido implementando.

Creemos hoy que incluso en la Asamblea Legislativa ha habido coincidencias en estos temas. En el primer año de esta Legislatura aprobamos un presupuesto bastante alto para el Sistema de Transporte Colectivo Metro, a propuesta precisamente del diputado Fernando Espino Arévalo y del diputado Jacobo Manfredo Bonilla Cedillo, fue una discusión que dimos en las Comisiones económicas, pero hoy estamos viendo los resultados de estas propuestas.

Quiero reconocer a nombre de mi fracción parlamentaria, estos temas que creo que sin dejar de mencionar que están algunos detalles, podemos observar situaciones en las cuales no podemos estar de acuerdo, pero creo que han sido programas exitosos. Ese es el reconocimiento. Eso es lo que por parte de la fracción me gustaría puntualizar.

En cuanto a la problemática, a las situaciones irregulares, creo que es muy importante señalarlas. Hemos desgraciadamente a partir de los medios de comunicación y no de reuniones de trabajo como nos hemos venido enterando de las deficiencias que existen en su Secretaría, ha sido por medio de los periódicos, por medio de la televisión o del radio, como nosotros nos hemos enterado, acciones que usted ha tomado para prevenir o atender los casos de corrupción, y creemos que esa no debe ser la lógica en este Gobierno.

Creemos que en la Comisión de Transporte, en la Asamblea Legislativa, debemos de discutir este tipo de temas, debemos de generar también las acciones necesarias para atender esta problemática. No me referiré a los casos en particular, pero sí al menos de las áreas en las cuales se han observado estas irregularidades, tanto en la Dirección Jurídica, como en la Dirección del Instituto del Taxi y también en la red de transporte público. Insisto, un discurso de autocomplacencia, un discurso donde nosotros tengamos una defensa a ultranza, no contribuye ni ayuda en nada a este gobierno democrático y a este proyecto que insisto, vamos a cumplir 11 años casi ya que viene encabezando las tareas de gobierno y las tareas legislativas en la Ciudad de México.

Concluiré mi intervención, también haciendo una invitación a mis compañeros diputados de los otros partidos. Hoy han puesto en la mesa la preocupación que existe por la problemática de transporte, por la problemática de infraestructura vial en la ciudad. Yo los invito a que hagamos esa solicitud de aumento al presupuesto del Fondo Metropolitano para poder ampliar las obras que necesita la ciudad.

Este presupuesto no es para beneficiar a un gobierno, es para beneficiar no solamente a los habitantes de la Ciudad de México, sino a todos los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México, en esta zona gobiernan el Partido Acción Nacional, gobierna el Partido Revolucionario Institucional, gobernamos el Partido de la Revolución Democrática, pero más allá de los distingos partidistas son obras que son necesarias. Yo les pediría que dejaran de lado esa intención de bloquear la administración de recursos para programas tan importantes como el de infraestructura vial o la ampliación de Metro. Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien, diputado. Continuamos con una respuesta en términos generales por parte del Secretario de Transportes y Vialidad a los planteamientos vertidos aquí por los diputados que tomaron la palabra.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- En primer lugar quisiera comentarle y agradecer su intervención y hacer algunos comentarios en relación a los temas que abordó el

diputado Tonatiuh del Partido Revolucionario Institucional. En primer lugar, en relación a la condición de los microbuses que además ha aparecido en varias intervenciones, quiero decir lo siguiente. Efectivamente tenemos oficialmente registrados, un poco más de 30 mil unidades que prestan el servicio de transporte colectivo, de ellos 8 mil aproximadamente son ya autobuses y nos quedan por tanto más o menos 22 mil microbuses.

¿Por qué no podemos dar una numeralia precisa? Porque efectivamente encontramos una condición irregular en la que no es posible dar el dato preciso al día de hoy. Para ello estamos trabajando y tenemos ya listo para que previa autorización de la Contraloría del Distrito Federal, poderle presentar al Jefe de Gobierno una propuesta de un plan integral, parecido, no igual porque son características distintas, pero parecido al plan integral del taxi, que nos permita ir a conocer con toda precisión, cuántos microbuses hay, cuántas unidades de transporte Colectivo hay efectivamente en la ciudad y quiénes son los titulares de estas concesiones y poder dar el salto que impida que permanezca la situación caótica que tiene sumamente desprestigiado el servicio colectivo en el Distrito Federal.

No es casual, diputado, que el esquema para autorizar el incremento a la tarifa, que ahora mismo comentaba el diputado Bonilla, por parte nuestra, pues ha enfrentado enormes resistencias, incluso por ahí de enero y principios de febrero, ustedes recordarán, se llegó a un nivel de tensión máximo, se amenazaba con suspender el servicio el día 10 de febrero por un número muy importante de organizaciones y dirigentes del colectivo.

Finalmente se evitó ello con un convenio en el que se definieron 4 guías que deben representar una mejora para la ciudad; uno, que ruta por ruta definiéramos un compromiso de transformación del microbús por autobuses; dos, definir un régimen de paradas exclusivas que evite la arbitrariedad y la anarquía; tres, una capacitación de a de veras del transportista y no con la simulación que se estaba generando con 14 empresas particulares a las que se les había concesionado ese servicio en el que la SETRAVI nada más a quienes se le decía se les daba el tarjetón, pero sin ningún control ni de la empresa ni del propio transportista, ello lo hemos resuelto con un convenio con la Universidad Autónoma de la Ciudad de México que es ahora la responsable de estos procesos; y cuatro, de ir a un esquema de tarjeta de prepago que obviamente va a modernizar el servicio, lo va a eficientar y le va a producir mayores ingresos.

Con estos 4 elementos, como hemos informado, ya han suscrito el convenio 76 rutas y nos faltan poco más de 30. De tal manera que ya la mayoría de las rutas ha comprometido con la suscripción de estos convenios su proceso de renovación integralmente hablando con base en estos 4 elementos suscritos en el convenio que impidió la suspensión del servicio el 10 de febrero. Esto es muy importante que lo tengamos claro.

¿Cuándo vamos a empezar a ver físicamente, como ha sido una preocupación que en distintos momentos nos ha tornado el diputado Presidente Tomás Pliego? Con toda certeza a partir del mes de enero vamos a empezar a ver la colocación de los parabuses nuevos, que van a ser el indicador de que ahí y solamente ahí podrá hacer parada el transporte colectivo.

Vamos a empezar a ver la desaparición de microbuses para que aparezcan autobuses en una cantidad menor, por ejemplo, en Periférico de 550 microbuses habremos de pasar a 250 autobuses. Habrá un total de 72 paradas en 36 kilómetros, más o menos un promedio de 500 metros para cada una de las paradas. En Reforma también ya tenemos el avance para que igualmente en el mes de enero podamos iniciar a ver físicamente lo que implica esta transformación que está dándose a partir de la suscripción de los convenios.

Entonces esto va implicando un orden que, obviamente como ustedes pueden comprender, requiere tiempo, son demasiadas décadas, no son unos años, son décadas de desorden, de caos, de incultura en materia de transporte y de vialidad. Por ello creo que está el tren en los rieles y que vamos a entregar cuentas satisfactorias ya muy próximamente.

En el tema de los taxis, como ustedes ya más o menos conocen, el proceso no ha sido sencillo. Ustedes deben recordar, porque no es un dato menor, la Ciudad de México tiene la flota de taxis más grande del mundo, pero con mucho. Ciudades muy grandes y muy importantes como Nueva York tiene 33 mil taxis, nuestra Ciudad de México ya tiene 130 mil taxis, moviliza un poco más de 1

millón 300 mil personas diariamente, o sea, estamos hablando de un servicio popular muy importante.

Entonces, fueron muchos años en que se dejaron por restricciones legales y por muchas otras disposiciones y prácticas y usos y costumbres incorrectos, que se deteriorara el servicio. Nosotros nos encontramos ya en una etapa en la que acabamos de anunciar digamos la tercera etapa del taxi. Ya regularizamos a los legales, ya legalizamos y regularizamos a los irregulares y ahora acabamos de hacer pública la convocatoria en la que definimos un período para la uniformación de la cromática de los 130 mil taxis, porque encontramos 15 cromáticas distintas, aparte la de los llamados taxis ejecutivos que cada uno utiliza colores originales de fábrica.

Entonces, en esta ciudad es muy difícil encontrar la diferencia entre las muy diversas gamas del taxi. Entonces, podemos nosotros asegurar que al día 1º de junio de 2009, lo que es el taxi en la Ciudad de México va a ser un orgullo de la ciudad y no loquera, era una pena, era una vergüenza lo que nosotros teníamos a una ciudad de la importancia de la Ciudad de México.

Este esfuerzo evidentemente no ha sido ni fácil ni sencillo. Hemos sido sujetos de presión, de amenazas, de chantajes de muy diverso tipo, de muy diverso género, por muy diverso tipo de organizaciones, o sea, porque se generaron usos y costumbres que revertirlos no fue sencillo. Sin embargo, con diálogo, con negociación, con revisiones se ha estado avanzando.

Evidentemente hay temas pendientes como los han señalado usted y el propio diputado Bonilla, quedan casos pendientes por diversas razones. No se ha podido cerrar al ciento por ciento la totalidad de las personas involucradas en el tema y es algo que veremos más adelante.

En relación al Metro, creo que se está haciendo un esfuerzo muy importante en materia del Metro, se está renovando el equipo, se ha avanzado de manera muy importante en la puesta en marcha de trenes que estaban parados, se ha disminuido significativamente su número y yo estoy cierto que el esfuerzo que se está haciendo actualmente va a recuperar, primero, los números anteriores, pero con la línea 12 del Metro habremos de dar un nuevo impulso al sistema que se había efectivamente estancado.

El transporte de carga, como ustedes conocen, en el Centro Histórico suscribimos un convenio. Ese convenio ha resultado muy positivo y estamos próximos a suscribir, le quiero informar a todos ustedes, que la semana próxima habremos de suscribir el nuevo convenio para que el transporte de carga salga de Lázaro Cárdenas, esto es muy importante, porque efectivamente en este Eje Central el transporte de carga de todo tipo, de todo tonelaje circula durante todo el día indiscriminadamente. Eso nosotros pensamos que no es conveniente, que no era correcto y la próxima semana vamos a tener convenio que sacará al transporte de carga de Lázaro Cárdenas. ¿Hasta qué tonelaje? Un tonelaje de 3.5 toneladas como máximo podrá circular y/o unidades de 7 metros de largo. El tema de licencias de RTP. Salió una nota, en el gobierno pasan algunos de estos acontecimientos, a veces. La SETRAVI inició al detectar que había algún movimiento que no se justificaba al amparo del membrete institucional de RTP para un trámite de licencias, iniciamos las consultas para checar si eran ciertos o falsos los datos que estábamos recibiendo.

Con base en esa investigación que nosotros iniciamos consultamos a propia RTP y a otras áreas, abrimos una averiguación y la averiguación previa se encuentra en investigación, como se estaba investigación nosotros no la habíamos hecho pública porque está la investigación abierta, sin embargo se procedió por alguna gente del propio gobierno a hacerla pública como si se estuviera haciendo una gestión a contrapelo de la SETRAVI cuando fue la SETRAVI la que inició todo el proceso, la averiguación está en curso y estamos seguros que vamos a ubicar quiénes de fuera de SETRAVI y quiénes adentro de SETRAVI actuaron incorrectamente para otorgar licencias-tarjetón a 77 personas que supuestamente eran de RTP y que no eran de RTP, de hecho solamente una persona era de RTP, la que pusieron encima de la lista. La averiguación previa es la FAE/C/T3/0158/08-09 y se está en la etapa de pruebas documentales, está en la Procuraduría.

Finalmente lo del Metrobús, ya informé que a finales de este año estaremos con toda seguridad inaugurando el Eje 4 Sur.

**RESPUESTA DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A LA
RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE DESIGNADOS POR
LAS COALICIONES PARLAMENTARIAS Y POR CADA GRUPO PARLAMENTARIO**

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE.- Nada más va a ser algo sencillo, porque parte de las preguntas que traía me las acaba de contestar. Nada más comentar que la dependencia del gobierno que representa, señor Secretario, sobre todo por el caos vial que es de todos conocidos, todos los días podrá ver en los principales noticieros desde las seis de la mañana los estacionamientos que se generan en todos lados. Necesitamos vías con mayor fluidez porque no vemos a un policía controlando el tránsito, no vemos infraccionando a los señores operadores de microbuses que hacen ascensos y descensos desde el tercer carril de una estación del Metro, tampoco se ve a los inspectores remitiendo unidades de transportes concesionados por no cumplir con las mínimas normas de seguridad de sus unidades o por no respetar el tránsito.

Existe una opción alterna para llegar a algún destino siempre, pero me gustaría preguntarle cuánto nos cuesta a los ciudadanos el programa para el mejoramiento de la fluidez del tránsito en el Distrito Federal, qué costo tendría este tipo de programas, quiénes son los que lo acordaron, cuántos objetivos reales se han cumplido y cuál es la posición ante la lentitud de las obras viales que está ejecutando el señor Arganis porque vemos que se están haciendo obras por todos lados, que qué bueno que se estén realizando este tipo de obras, pero que sin embargo no están bien planeadas. Yo creo este tipo de obras se deberían de plantear tanto con usted como el Secretario de Seguridad Pública, pero en ocasiones vemos que las están realizando en horas pico y no se ve ningún tipo de mejoramiento en cuestión de la circulación.

Por otro lado, le quería comentar que hay una razón que siempre hemos nosotros dicho que de verdad es de urgencia, porque hace unos meses yo presenté un punto de acuerdo para que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y usted mismo implementarán ahí en la Secretaría de Transporte y Vialidad un sistema telefónico de atención, orientación y quejas para usuarios del transporte público de pasajeros dependiente de la Secretaría que usted encabeza, que contara con líneas suficientes para un adecuado funcionamiento y se promocionara este número de atención a los diversos autobuses de la red de transporte de pasajeros en Unidades de Transporte Eléctrico dependientes del Gobierno del Distrito Federal y el autobuses, microbuses y taxis de servicio concesionado, pero hasta el momento no se ha hecho caso o no se ha comentado nada en base a esta propuesta que se dio, si por alguna razón a lo mejor no le llegó, tengo aquí una copia para que usted la revise y nos dé una contestación próximamente por escrito, porque el Servicio de Locatel es ineficiente, insuficiente ya que siempre está saturado, cuando después de 30 ó 40 minutos le logran contestar a uno y quiere dar una queja, le quieren preguntar hasta el nombre del chofer y cuándo nació, cosa que desde luego no se tienen todos esos datos.

Entonces, mi pregunta sería: ¿Hasta cuándo la Secretaría encargada de la vialidad de esta ciudad vaya a cumplir una responsabilidad, va a implementar una línea de atención a los usuarios; cómo se está coordinando con la Secretaría de Desarrollo Social para hacer eficiente el Servicio de Locatel, si es que se va a seguir con este servicio?

Por lo menos en lo que respecta a quejas sobre este transporte público ¿hasta cuándo se va seguir tolerando que en horas picos los operadores de microbuses realicen ascensos y descensos de pasaje hasta un tercer carril y sobre todo en vías primarias como Periférico que vemos que, una de las quejas siempre que he dicho, sobre todo Periférico, es que si ven que la lateral está llena pues les vale un comino y se empiezan a meter en reversa para irse por los carriles centrales; vemos como por ejemplo en la zona de Perisur van adentro del Periférico, ahí hacen las paradas y nada más vemos a la pobre gente cómo tienen que librar los carriles laterales y no hay ni quien les diga algo al meterse al Periférico, no hay quien por parte de la Secretaría, tanto de ésta como la de Seguridad Pública les esté poniendo un hasta aquí y sin embargo lo siguen haciendo y lo siguen haciendo y llevo ya casi 2 años de diputados, ya son 2 años y lo siguen haciendo y no vemos nada claro y siempre me he quejado de lo mismo.

Vemos que en el caso del Metro, ahorita ya nos contestó varias cuestiones, pero quisiéramos saber por qué hasta ahorita vimos que, hemos visto que por mucho tiempo se ha descuidado el mantenimiento, cada día un recorrido aumenta más el tiempo promedio y por ejemplo la Línea 3 presenta graves problemas de operación, si usted nos pudiera contestar ¿Por qué es este tipo de situación? Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Secretario de Transporte y Vialidad para dar respuesta la pregunta del diputado.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- La planeación que se tiene de obras existe, o sea no es exacto que se ha iniciado un programa de obras, el más ambicioso de las últimas 4 décadas en la ciudad, sería imposible que no fuera producto de una planeación, lo que pasa es que efectivamente es de tal tamaño el paquete de obras en la ciudad, de obras viales y de tal importancia, que efectivamente genera algún tipo de molestia en este momento, pero una vez que concluyan estas obras, que son la culminación del Circuito Interior, fue una demanda de todo mundo.

Habremos de haber logrado que este primer Circuito Interior cumpla cabalmente su función vial y va a permitir que haya mayor velocidad, mejor conectividad en este primer perímetro de la Ciudad de México. Al mismo tiempo tenemos el Eje 3 desde Río de los Remedios hasta Xochimilco, que será una vía rápida pues importantísima, que conecta al norte con el sur por el lado oriente, que es muy importante; porque del lado oriente quienes conocemos, quienes hemos vivido en esa región de la ciudad, sabemos que encontramos la mayor cantidad de carencias de todo tipo y por supuesto no podía faltar la carencia de vialidades importantes.

Entonces, el que podamos terminar esta vialidad es sumamente trascendente, nos encontramos en una fase muy avanzada, queda por concluirse a finales del año o principios del siguiente que el Distribuidor Vial de Mulloguardas y en 2009 dos puentes más y tendremos con ello una vialidad importantísima que conecta desde Ecatepec hasta Xochimilco.

En el Metro se han estado haciendo inversiones sumamente importantes. Podemos hacerle entrega posteriormente del monto y el tipo de operaciones para mantenimiento que hay actualmente en el Metro y también le puedo asegurar que son sumamente importantes. No podemos olvidar que el Metro es de un tamaño muy grande, que tiene inversiones de operación muy altas y que tiene el costo más bajo del mundo en este tipo de transporte, eso impone limitaciones que, sin embargo, hay que revisar para que el servicio que presta nuestro Metro no se deteriore y sea de la mejor calidad como todos coincidimos debe de ser. Haría esos comentarios sobre los temas que comentó el diputado Tonatiuh, y en todo caso me gustaría pasar a los comentarios de los temas que comentó el diputado Jacobo Bonilla, no sé si me corresponde en este momento.

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE.- Yo le agradezco las respuestas, digo, muchas me las dio desde hace rato, por cierto no le entregué lo del punto de acuerdo, aquí se lo hago llegar para ver si ojalá, de verdad, se toma en cuenta esta situación de que

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Perdón y si me permite, lo del Call Center, lo de la línea, quiero decirle tenemos un Call Center con 7 líneas, aquí se lo voy a entregar, incluso con los datos. Hemos recibido 266 llamadas, hemos atendido 190 y están 76 en proceso. Con mucho gusto se lo entrego, diputado. Y lo que muestra el hecho de que usted me lo esté cuestionando es que la SETRAVI no hemos logrado difundir suficientemente esta medida, pero retomo el tema y creo que es muy importante hacerlo.

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE.- De entrada, qué bueno que me lo dé y créame que lo voy a guardar bien. Yo creo que lo felicitamos por esta situación, hace falta difundirlo porque, como lo comenté hace rato, lo que uno ve comúnmente es Locatel y por más que llame o se manden fotos, por ejemplo, la Secretaría de Seguridad Pública que nos dice que se pueden enviar las fotos de estos cafres, de todos modos no pasa nada.

Por otro lado, yo nada más quiero comentar que el PRI no le apuesta al caos en la Ciudad, al contrario, felicitamos que se estén haciendo ese tipo de acciones, como las obras que están llevando a cabo, lo único que decimos es que se planeen un poco mejor, hay obras que, con toda honestidad, yo le puedo decir que pasamos de día y las están llevando a cabo y pasamos de noche y no están trabajando, cuando debería de ser al revés, sobre todo en arterias que vemos que todo el día están congestionadas. Nada más es en cuestión de una mayor planeación. Una de las quejas que no nosotros teníamos que al Metro no se le está dando un metro más de construcción, cosa que ya estamos empezando a ver.

Entonces como lo comenté hace rato, cedemos y concedemos el beneficio de la duda, confiamos en que todo esto mejore, creemos que a partir del mes de enero van a empezar a haber varias cuestiones por lo que aquí se comenta y que ojalá así sean. Muchas gracias por el intercambio aquí de ideas y de preguntas, señor Secretario.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Tiene el uso de la palabra el diputado Jorge Romero Herrera, a nombre del Partido Acción Nacional, hasta por 5 minutos, para que pueda hacer sus preguntas.

EL C. JORGE ROMERO HERRERA.- Muchas gracias. Igual que todos, bienvenidos, señor Secretario. Mencionarle como único comentario, nosotros estamos convencidos, junto con el diputado Tonatiuh y creo que todos los que estamos aquí, que nadie le apuesta al caos, al contrario, todos quisiéramos ver que se avance en esta Ciudad. Creo que aquí tampoco hay una sola persona que no se va a tardar mínimo una hora en regresar a su casa, a menos que viva aquí enfrente, eso finalmente también todos lo sabemos y creo que no está en controversia.

Nosotros celebramos lo que es ideas, sobre todo, Secretario, en serio; a lo mejor lo que más le celebro fue ese convenio que usted tuvo con la UNAM, para que precisamente con ideas sea como saquemos adelante las cosas. Yo, mi primera pregunta sería, hablando de la idea que la consideramos muy buena y yo incluso estaba a punto de presentar un punto de acuerdo si no lo hubieran hecho antes ustedes, en cambiarle el sentido a las vialidades. Yo soy de Benito Juárez y a lo mejor ahí afecta, pero en términos metropolitanos sin duda alguna conviene. Preguntarle, ¿de entrada cuáles han sido los resultados que ustedes técnicamente tienen medidos, de Eje 5 y Eje 6, con horarios, que es de la parte nosotros celebramos y aplaudimos.

También tristemente sí mencionarle para entrar un poco más a detalle, que un informe, señor Secretario, es decir no lo que se tiene planeado hacer, sino lo que ya se hizo, hablar de una Línea 12 del Metro con todos sus incuestionables beneficios o de ya tener concluida una Línea nueva de Metrobús como todavía no lo es, o estar hablando de un carril o por fin un canal de cero emisiones en toda América Latina, o de un tranvía, no es un informe del año pasado. Eso va a ser un informe en cuanto esté hecho, eso es realmente una proyección de lo que ustedes piensan hacer, que a lo mejor eso fue como el 80 por ciento de lo que nos vino a decir, tristemente.

Nosotros, entrando un poco a detalle, le preguntaríamos con respecto al Metrobús, ya nos dijo que va a acabar en diciembre, primera pregunta, ¿de verdad ustedes creen que en proporción a lo que se han tardado con una línea, porque lo que ya acabaron fue una ampliación, pero una nueva línea de verdad creen que van a poder cumplir con las 10 que ofrecieron? En términos de proporción creo que es matemáticamente imposible, ¿o qué es lo que tienen pensado para que pueda ser así? Preguntarle ¿cuál fue el criterio en el que a lo mejor esto solamente pasa aquí y cuál fue sobre todo el costo con toda la carpeta, con todo lo que ya estaba pavimentado y armado que tuvieron que volver a reconstruir y antes demoler, porque no se tuvieron calculadas las medidas en el Metrobús, cuál fue el costo por no haber calculado las medidas en una obra pública?

Preguntarle qué pasó con su propuesta de modernizar y de darle un giro de 180 grados a las pésimas que usted reconoció, pésimas y deplorables condiciones de los CETRAM, a lo mejor yo soy el que no está informado, estoy seguro, no sé qué nos pueda usted decir, qué ha hecho con respecto a esa propuesta. En fin, yo quisiera preguntarle para concentrarme en el poco tiempo que tengo en el último tema, preguntarle con respecto a la Línea 12, nosotros como ha sido la queja eterna de esta Comisión, siempre nos enteramos por leer el periódico de las cosas, siempre, nunca

ha sido por una comunicación institucional, nos dicen los medios que se empieza por fin la obra de la Línea 12 del Metro, eso sin ninguna empresa para supervisar, sin ningún plan ejecutivo. ¿Entonces qué es lo que ya empezó lo de la Línea 12, a lo mejor empezar a romper calle, qué es lo que ya empezó de la Línea si ustedes dicen que no hay ni siquiera un plan ejecutivo?

Por último, y este es un tema que no se nos va a olvidar, Secretario y se lo pregunto para que en verdad ojalá y pueda categóricamente responderlo, porque ya se lo hicimos a lo mejor al Director, no lo respondió, yo tengo réplica para decir si respondió o no, pero quisiera preguntar de entrada si ustedes leyeron el Artículo 166 de la Ley de Transporte y Vialidad.

Yo quisiera preguntarle ¿con qué fundamento legal ustedes dieron las nuevas 20 mil concesiones, más de 20. Primero, fíjese en todas las irregularidades. Usted, estando en las oficinas de la Secretaría de Transporte y Vialidad, con todos los diputados de la Comisión presentes, le preguntamos. Usted nos dijo: se tiene que resolver el problema de los taxis piratas. Obviamente todos coincidimos. Nosotros le dijimos, la solución ya está en la ley. Son personas que están prestando un servicio ilegal, que es algo que se tipifica como un delito. Lo que se tenía que hacer era dar con estas personas. Y su respuesta fue: nosotros es imposible dar con ellos porque no los conocemos. Están dispersos y no sabemos dónde están. Pero con menos de un día de convocatoria los más de 30 mil aparecen en el Estadio Universitario y el Estadio Azteca. Fíjese lo difícil que fue dar con ellos.

Segundo, yo no sé si usted sepa que lo que no se publica en la Gaceta Oficial no es un programa, por ley no es un programa. Jamás publicaron más allá de su Página de Internet, del programa de regularización de taxis. Si usted considera que es justo, que es equitativo, por cierto el lema de esta Ciudad, que la única obligación con la que hayan cumplido estos 20 mil taxis piratas era asistir a sus eventos partidistas, Secretario. Cuando a lo mejor don José o don Humberto o quien sea, lleva años intentando tener una concesión, pero por no pertenecer al “2 de Octubre” o a los “ATP” o a los “Pantera”, no tuvo derecho a tener una nueva concesión. Entonces al acientelado ya no nada más es un flagrante abuso de la ley, ustedes más bien los beneficiaron.

El artículo 166 de la Ley dice, el o los responsables de los delitos mencionados, refiriéndonos al taxi pirata, así dice la ley, así dice, el que haya sido taxi pirata no tendrá derecho ni a solicitar ni a obtener concesión para ser taxista, regular, eso es la ley. Yo quisiera preguntarle: ¿En qué fundamento jurídico ustedes se basaron para otorgar esas concesiones? Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. VICEPRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el licenciado Armando Quintero hasta por 5 minutos para dar respuesta a las preguntas.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Comentarle, la parte que se tuvo que complementar con concreto reforzado fue el tramo 1 de la Línea de Insurgentes del Metrobús, no fue propiamente la administración nuestra. En nuestra administración, ya el proyecto de la Ampliación Insurgentes consideró, en la mayor parte del tramo, no en el ciento por ciento, en su mayor parte, la colocación de concreto reforzado. Entonces nosotros no vivimos, no tengo el dato, de cuánto costó la reparación para colocar concreto reforzado en el tramo 1 del Metrobús en Insurgentes.

Usted dijo textualmente que cuánto había costado. Bueno en la línea 4, o sea como ya todos los proyectos del Metrobús consideran, tomando en cuenta la experiencia de Insurgentes, se hacen estudios de suelo, estos estudios topográficos se hacen con cal a cada 300 metros y se definen los tramos donde se debe colocar el concreto reforzado.

Entonces en el Eje 4 no hemos tenido que hacer el trabajo dos veces. Si se refiere a una parte que publicó el periódico Reforma, de que se había aparecido en una parte, un concreto quebrado, fue porque en 2, en 4 lozas, efectivamente se encontraron deficiencias, que las encontró no el periódico Reforma, por cierto, vale la pena la aclaración porque si no pareciera que fue el Periódico quien descubrió el tema y no fue así, sino que detectaron que no estaba perfectamente

consolidado el concreto en 4 tramos la inspección de la obra. Entonces se procedió a su levantamiento.

En esa época, es cuando el periódico Reforma publicó una foto y la nota, pero el origen fue el señalamiento de la inspección de la obra. Entonces eso al erario público no le costó nada porque está en obra y la inspección de la obras es para eso, para que se haga bien, y si la empresa que se contrata para hacer una obra no lo está haciendo bien y lo obligan a rehacerla, es a costo de la propia empresa que hace la obra, o sea a las finanzas gubernamentales, ni un peso más. Vamos a tener las 10 líneas del Metrobús. Hemos tenido sí una situación especial en el corredor del Eje 4, derivado sobre todo de que la primera empresa que empezó la obra, no tuvo condiciones económicas para culminar la obra.

Se tuvo que suspender a esta empresa y reasignar a otras empresas, pero a fines de este año estaremos inaugurando la línea y tenemos tomadas las providencias para que en el Eje Central Lázaro Cárdenas, estaremos en no más de un par de semanas arrancando la obra y deberá estar inaugurándose en el mes de abril del próximo año, y es el equivalente, como lo dije en el informe, a la Línea 3; y la Línea 4 será la que tiene que ver con el Eje 3 Oriente, que correrá de Río de los Remedios hasta Muyuguarda. Esta Línea se acaba de licitar, como ustedes seguramente vieron, de Río de los Remedios a San Lázaro, y el próximo año completaremos hasta Escuadrón 201, para evitar empotrarnos con la obra de construcción de la Línea 12 del Metro. Terminada la Línea 12 del Metro en esa región sur, iremos de La Escuadrón 201 hasta Muyuguarda.

El próximo año estas dos son nuestras Líneas del año 2009 y entonces vamos en ritmo de estos compromisos. De los CETRAM, acabamos de informar, están asignados 4, ha sido complejo el proceso de jurídico, pero antes de que termine este año estará en pleno proceso de construcción las 4 obras en los CETRAM El Rosario, Martín Carrera, Politécnico, Zaragoza.

Nosotros hemos hecho una inversión muy importante en Plantitlán, si usted gusta le podemos dar un listado pormenorizado y lo podemos invitar a ir a ver lo que se ha hecho, es un CETRAM gigantesco con una inversión de más de 46 millones de pesos. Físicamente no se nota mucho pero si vamos van a poder observar lo que se ha hecho en materia de ductos para el agua, iluminación, parte de asfalto, pero es de un tamaño gigantesco que requiere muchísimo más recursos que estos que se han invertido el año pasado y este año. Hemos empezado la remodelación del CETRAM de Mixcoac, hemos empezado alrededor de en 12 CETRAM distintas obras de mantenimiento, tomando en cuenta que los ingresos que tiene la SETRAVI por autogenerado en los CETRAM es muy bajo y nuestra capacidad directa para poderlos mantener y remodelar es extraordinariamente pequeña.

Lo de la Línea 12, pues ustedes deben tener claridad de que es la obra más importante de México, no de la Ciudad de México. El Gobierno Federal hasta ahora tiene como una obra, la más cara, una hidroeléctrica, 700 millones de pesos; esta obra estará costando bastante más, casi el doble, con recursos fiscales de la ciudad. Es un esfuerzo gigantesco que la ciudad va a hacer y si vemos la utilidad social y política que va a tener la conexión de la zona poniente con la zona oriente de la ciudad, es sumamente grande y muy importante.

Lo de los taxis. Bueno, ahí tenemos una diferente visión, es obvio, recuerdo que usted y ahora mismo sus palabras dejan en claro una visión que no compartimos, o sea, si nosotros acatáramos lo que dice el artículo más la visión suya, habría que haber metido a 26 mil personas a la cárcel porque eran delincuentes. Esa visión no la tenemos nosotros.

Imagínese ahora con la crisis mundial que se desata a partir de la quiebra financiera de los Estados Unidos y que va a producir mucho desempleo en el país y en la ciudad, que a cada mexicano que no tenga opción de trabajo y que para llevar el sustento a una familia modesta tenga que buscar alguna alternativa que no esté considerada cabalmente en la ley se le tenga que aplicar la ley y meterle a la cárcel, no estaríamos resolviendo el problema sino generando más problemas, y en la política hay qué resolver problemas, no hay qué generarlos.

Entonces, yo creo, diputado, que con todo respeto el Gobierno de la Ciudad aplicó una política correcta, es una política social en la que no miramos temas de partido. Le puedo asegurar que justamente la mayor parte de presiones provinieron del partido que está en el gobierno y con una

línea muy clara hemos enfrentado la solución de estos problemas de tipo social. Entonces, yo le diría que tenemos una diferencia de apreciación que no es jurídica, sino es social, ahí sí ni cómo convencerlo, usted tiene su visión y nosotros tenemos la nuestra, son diferentes y contrapuestas.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, Secretario, le damos la palabra al diputado Jorge Romero.

EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.- De entrada no me contestó el cambio de sentidos cuáles han sido su impacto, no me contestó el programa ejecutivo de la Línea 12, pero mire, Secretario, como siempre lo he dicho, usted si algo verdaderamente sabe hacer, es hablar y es cuando es peligroso el uso de la retórica, porque imagínese que entonces yo no sé, a lo mejor lo que usted acaba de decir es sinónimo de que entonces el respeto a la ley está según su muy particular visión, porque desde su perspectiva por la situación económica, social, jurídico, política, histórica, a lo mejor esa ley es excesiva, según usted.

Decirle, Secretario, que simple y sencillamente la ley es la ley y jamás le dijimos aquella vez para que no queden así de radicales las posturas, que todas esas personas se fueran a la cárcel, quien planteó que se fueran a la cárcel, aunque eso es lo que marca la ley, le guste a usted o me guste a mí, eso es lo que marca la ley. Lo que nosotros le dijimos es que regularizarlos no era posible, en ningún momento le dijimos ven con ellos para meterlos a la cárcel, pero si usted considera como radical el que no cumplir la ley se tengan que meter a la cárcel, pues nosotros, así como usted dice, con otra visión, consideramos radical que usted le haya dado la regularidad a lo que por ley no era posible hacer.

Entonces, para nada comparto, Secretario, con todo respeto se lo digo, el que se maneje a lo mejor sofisticadamente que la visión del partido que no es el de usted, lo que buscaba era dar en términos de delincuentes con estas personas. Simple y sencillamente consideramos injusto que todos los que sí han pagado cuanta contribución existe para ser un taxi regular, ahora se vean verdaderamente en graves problemas de competencia por las personas. Lo decimos, Secretario, esa tristemente es la verdad, concluyo y se lo digo con todo respeto, personas a las que ustedes les pagaron el favor político por ser su clientela, esa es la verdad, se puede adornar pero esa es la verdad.

EL C. PRESIDENTE.- Continuamos con la intervención del diputado Antonio Lima Barrios, quien hará algunas preguntas.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Efectivamente en este informe hay muchos temas a tratar y creo que afortunadamente hemos tenido la posibilidad de discutir aquí con usted, de frente algunos puntos de vista que efectivamente no han sido coincidentes, pero debo reconocer que ha habido esa voluntad de discutir y de platicar los temas y en algunos otros casos también debo agradecer el tiempo que nos ha dado para explicarnos precisamente algunas discrepancias que hemos tenido en otro momento.

Quiero solamente abordar dos temas, por el tiempo que me corresponde, que tienen que ver con un asunto un poco local pero que para nosotros es importante. Lo dejamos a un lado porque yo hice mucho hincapié en este tema al principio de la legislatura, después dejamos que el propio Gobierno de la Ciudad pudiera tomar en sus manos estas inquietudes y estamos en el último tercio de esta Legislatura y sí me gustaría nuevamente retomarlas.

Primero, efectivamente hay que hacer un reconocimiento de que en el caso de Gustavo A. Madero se hizo la Línea 1 del Metrobús, que efectivamente pasa por la delegación y que efectivamente ha mejorado como una alternativa más de transporte en esa parte de la delegación. Nos ha informado de que se va a hacer la línea 4 del Metrobús, que igual parte de Gustavo A. Madero, sobre la avenida Eduardo Molina, creo que también va a ayudar en esa parte. Hay otros temas que sí no nos han dicho, sé que no depende totalmente de usted pero lo tengo que dar como referencia. El túnel y la súper vía, que de igual manera como lo han dicho los compañeros diputados y en eso voy a coincidir, de que sí nos enteramos por la prensa de que hay un proyecto sobre esta súper vía, un túnel de cuota que va a atravesar Indios Verdes y que iría a Ecatepec.

De igual manera el Estado de México ha anunciado este proyecto del tren suburbano de Martín Carrera a Santa Clara, en Ecatepec y que de igual manera pasará por la Gustavo A. Madero y en algo va ayudar a mejorar la vialidad. Sin embargo, y aquí es donde si usted tuviera datos en este momento o que nos los pudiera dar en otro momento, sobre los proyectos que están haciendo para mejorar la vialidad en las zonas marginales de Gustavo A. Madero particularmente, pero de otras delegaciones, porque si estos son los proyectos a mediano plazo a lo mejor si las cosas van en ese sentido tendríamos entonces que darle la razón a quien opina que efectivamente estos proyectos son viables porque son rentables y porque tienen un mercado seguro, pero qué pasa en la zona de Ticomán o de Cuatepec, en donde precisamente nosotros hemos insistido desde el principio, y aquí retomo el tema, en donde hemos dicho qué se va a hacer en esa zona marginal, porque efectivamente a lo mejor ya por Insurgentes, por Eduardo Molina, por Congreso de la Unión hay alternativas para que sea más fluido el tránsito, pero qué hacemos en la zona de Cuatepec donde la gente en las horas pico requiere de un par de horas solamente para salir de esa zona y llegar precisamente a Insurgentes o a Indios Verdes, donde se puede hacer.

Lo digo porque se atoró precisamente el Programa de Desarrollo Urbano de Gustavo A. Madero porque hay quienes nos hemos opuesto a esto, decimos está bien que los proyectos que tienen en los CETRAMS de Martín Carrera, de Politécnico e inclusive de Indios Verdes, ahí no entiendo por qué lo cambiaron, yo sabía que era el de Indios Verdes otro de los que tenía prioridad, y nos hemos opuesto precisamente porque decimos está bien, no nos oponemos a ese desarrollo, qué bueno, pero ¿y las demás zonas, la zona marginal de la Gustavo A. Madero cuándo se le va a dar una alternativa o por lo menos cuándo se va a empezar?

Yo sé lo difícil que puede ser técnicamente meter el Metrobús a Cuatepec, pero en algún momento se tiene que empezar con la cuestión del espacio y de la infraestructura para que en algún momento sea posible meter otro tipo de transporte, si no estaríamos condenando a que en esas zonas se desplace a los microbuses que precisamente en las zonas de Reforma, de Insurgentes ya no estén funcionando.

De tal manera que le quiero comentar que con usted lo vamos a comentar, pero también lo vamos a comentar muy fuerte ahora que viene la discusión del presupuesto, porque creo que ya es tiempo también de que se hagan obras, en el caso del Periférico se nos dijo que se iba a hacer, hay una obra, un puente que quedó ahí a medias sobre Centenario y que se supone que era con recursos del Fondo Metropolitano, y se quedó a la mitad ese puente del lado del D.F. por supuesto y en el lado del Estado de México no se ha hecho. Lo mismo en el Periférico se mencionó que había la idea de que el Periférico Norte pudiera ser realmente eso, una vía rápida.

Entonces, la información que usted tenga y su intervención para que este tema pueda ser discutido en el gabinete del que usted forma parte, y que creo que podría usted solidarizarse con esa causa de los habitantes de la Gustavo A. Madero. El segundo tema y último tiene que ver no directamente con usted pero salió a colación de una serie de discusiones que hemos tenido con la Secretaría del Medio Ambiente sobre el transporte escolar obligatorio, que lo está pretendiendo hacer obligatorio. En esa discusión ella nos habla en general de ciertos grupos de vehículos que son los culpables en alguna medida del asunto de la falta de movilidad y de la emisión de contaminantes. Hasta ahora no nos ha podido decir ella realmente en el caso de la actividad de llevar los niños a la escuela cómo contribuyen a eso.

Salió a colación porque en varias reuniones y discusiones con la Secretaria los padres de familia han dicho: "¿Por qué nosotros tendríamos que pagar eso cuando -y ahí hacen hincapié- cuando quien ocupa más lugar en las vialidades, es precisamente el transporte de carga y quien está teniendo también una participación importante en lo que tiene que ver con las emisiones de contaminantes, son esos transportes de carga? Entonces, por eso le decía que no es un tema que tiene que ver con usted pero sí le va a tocar; porque la Secretaría del Medio Ambiente nos retó, nos retó y dijo pues legislen, si ustedes creen que el transporte de carga que es un problema que también hay que atacar pues legislen y lo estamos haciendo, estamos trabajando esa propuesta y sí me interesa su opinión por lo que nos acaba usted de exponer, que tiene un convenio con este importante sector de la economía, pero que también quiero decirle y nos parece que ha sido un sector que se le ha tratado muy bien, los costos son los mismos, la diferencia es que a veces el

costo lo paga la Ciudad de México y a veces los transportistas, por las obras que ha hecho el Gobierno del Estado, que son de carreteras concesionadas, nosotros consideramos que no hay necesidad de que ningún transporte de carga, sobre todo Federal, tenga que atravesar la ciudad; la atraviesan porque les conviene no pagar el peaje en todo el Circuito Exterior Mexiquense y por eso lo hacen por la ciudad.

De tal manera que me parece limitado el que usted plantee que sea por el Eje Central, cuando ahorita nos acaba de mencionar, lo que compartimos, que el Eje Troncal Metropolitano es una gran obra; sin embargo, yo lo invito a que se dé una vuelta porque ya el transporte de carga pues también para ellos es formidable, atraviesan rápido la ciudad, muy barato, pero lo deterioran también muy rápido y lo mismo en el Circuito, que ahora se va a llamar "Bicentenario", en donde se está haciendo una inversión muy fuerte de parte del Gobierno de la Ciudad y seguramente va a ser para goce y disfrute de este gremio.

De tal manera que nosotros estamos trabajando una legislación, en la que sobre todo el transporte de carga y con placa federal, que además no tributan al Distrito Federal y creo que sí hay que beneficiar al transporte de carga que sirve a la ciudad, que desarrolla su actividad económica en la ciudad y no el de carácter federal y creo que también tocando ese tema pues el de los taxis, que prestan el servicio de taxis y que traen placas federales y que efectivamente no tributan a la Ciudad de México. Serían los dos temas que me gustaría tener alguna respuesta en este momento o que nos pudiera enviar la información porque, repito, son dos temas que particularmente yo he estado tratando hace algún tiempo. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra para dar respuesta a las preguntas del diputado Vicepresidente de esta Comisión, el Secretario de Transportes y Vialidad.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Antonio Lima. Efectivamente para la zona norte del lado de la Delegación donde usted es representante popular, hay proyectos para Insurgentes Norte y avenida Acueducto, Insurgentes Norte y el Eje 5 Norte y como usted escuchó suscribimos apenas el 19 de septiembre un convenio con la UNAM, que va a comisionar a la Facultad de Arquitectura de la UNAM para hacernos el estudio de las dos salidas al norte y al sur, los dos extremos están extraordinariamente congestionados, hay un estrangulamiento muy grande rumbo a Cuernavaca, de Insurgentes a la altura de Periférico en adelante hay un problema serio de vialidad, y el caso del norte, de Indios Verdes hacia la caseta, bueno, es un problema que usted lo conoce seguramente mejor que yo, sumamente grave.

Entonces, acabamos de contratar de la UNAM para hacer estos estudios, en la idea de que en el próximo año, es decir 2009 podamos hacer con base en estos estudios que realizará la UNAM, pues obras de distinto tamaño y nivel para contribuir a mejorar la movilidad en estas dos puntas de la ciudad; es muy importante, aparte de las obras que acabo de señalarle que se están haciendo.

Evidentemente en el caso de Martín Carrera el día de ayer ni más ni menos hubo una reunión con el Jefe de Gobierno, el Secretario de Comunicaciones y Transportes Federal, Luis Téllez, y varios funcionarios de los dos gobiernos, para instalar una comisión técnica de trabajo que permita empatar el proyecto federal, el tren suburbano con el proyecto de modernización que ya había sido asignado por el Gobierno del Distrito Federal.

Me parece que el mejoramiento del entorno va a ser mucho muy grande en esta región y se hace además en un ámbito, a propósito de que aquí están los diputados del PAN, de cooperación entre el gobierno federal y el Gobierno del Distrito Federal, nosotros tenemos instrucción de cooperar, como lo estamos haciendo en Buenavista a propósito de la pregunta de por qué el servicio gratuito que se está proporcionando, porque es un servicio que se está proporcionando temporalmente dado que el gobierno federal tenía urgencia de echar a andar el tren suburbano sin que estuviese concluida la pasarela que conectará directamente el suburbano con el Metro, por abajo, ni el puente, ni estuviera terminado ni hecho, porque apenas se está licitando, el puente peatonal. El D. F. pudo haber puesto problema y objetado la puesta en marcha del tren suburbano, pero la instrucción del Jefe de Gobierno fue cooperar. O sea, una cosa es la política y otra cosa son los hechos que benefician a las poblaciones y en eso el licenciado Ebrard nos pidió que no hiciéramos

nada que no ayude a la gente y por eso se está prestando este servicio, que es un servicio coordinado con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal. Asimismo se van a comprar 12 autobuses articulados que tienen origen en recursos que se convinieron entre el G.D.F. y Comunicaciones y Transportes del gobierno federal. Como pueden ver, es parte de un servicio complementario coordinado entre el gobierno federal y el Gobierno del Distrito Federal.

Transitorio. Se va a prolongar, por cierto aprovecho para informar, que era por dos meses, pero las obras que estoy señalando, ni la pasarela ni el puente peatonal estarán terminados el próximo mes, sino hasta diciembre, según el Secretario Luis Téllez. Entonces el servicio de transporte gratuito de RTP, que no es al Centro Histórico, por cierto, sino es al Metro Revolución y al Metro Balderas, se va a mantener y se va a prolongar hasta entonces.

Lo del transporte escolar, no es mi tema; sin embargo, sí creo y comparto que es un hecho muy importante, me entretendría aquí un rato y creo que no es el objeto, pero hay muchos elementos para justiciar la entrada de este transporte como un asunto sustancialmente beneficioso para los alumnos, para la movilidad y para el medio ambiente en la Ciudad. Pero en relación al tema de carga, sí le puedo decir que nosotros estamos trabajando, el convenio para el perímetro A lo suscribieron todas las Cámaras del transporte y ahora el acuerdo que vamos a suscribir la semana que viene, en los próximos días, para Lázaro Cárdenas, también lo van a suscribir más de 10 Cámaras nacionales de transporte de carga. ¿Qué quiere decir esto? Es un convenio, pero va a ser obligatorio. Si lo dejamos voluntario, nadie lo va a cumplir. O sea, al estar de acuerdo las partes pues lo tenemos que cumplir y el Gobierno del Distrito Federal va a hipotecar toda su fortaleza para que se cumpla. Entonces en Lázaro Cárdena solamente podrá haber transporte de 3.5 toneladas o menos o transporte que pueda ser movilizado en unidades de hasta 7 metros de largo. Otra vez más de 10 de las principales Cámaras nacionales y de la Ciudad lo están suscribiendo, hay muchos meses de trabajo de por medio. Hemos recorrido las alternativas viales, las hemos convenido y creo que este método nos está ayudando. Ya libramos el Centro Histórico, vamos a librar Lázaro Cárdenas y me parece que un método que si lo implementamos en común, los diputados, el Gobierno del Distrito Federal, junto con las Cámaras del Transporte de Carga, podemos llegar a un acuerdo generalizado en la Ciudad de México que tiene que ser tratado con mucho cuidado por todo lo que ello implica en materia económica para la Ciudad. Muchas gracias diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Bien, para la contrarréplica tiene la palabra el diputado Antonio Lima.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Solamente para agradecer sus respuestas y alguna información adicional de los temas que le he solicitado, y por supuesto pues seguir trabajando con algunas gestiones que tenemos pendientes del gremio del transporte que nos han solicitado nuestra intervención. Muchísimas gracias.

MENSAJE FINAL DEL SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

EL LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Quiero en primer lugar por supuesto agradecerles a todos sus intervenciones. Me parece que en general estamos de acuerdo en la mayor parte de los temas de transporte. Creo que eso es muy importante destacarlo y para nosotros es fundamental insistir en que si revisamos el paquete no sólo de lo que vamos a hacer digamos por el señalamiento que hacía el diputado Romero, sino que es que para poder hacer la licitación de la Línea 12 del Metro se requirieron muchísimos meses de trabajo, podría yo decir de centenas de personas de muy diversas áreas de formación y cargo. Entonces no es de que solamente va a ser a futuro, sino que ya el sólo hecho de haber licitado y haber puesto en marcha la obra, ha sido un esfuerzo de muchísima gente del Gobierno de la Ciudad y de la iniciativa privada, muy grande.

Por eso es satisfactorio informar, bueno ya arrancamos esta obra. Lo mismo en el caso de nuestros esquemas del Metrobús o el caso del tranvía, incluso la licitación apenas se está, pero para que se hiciera esa licitación trabajamos casi 9 meses, diputado, aproximadamente unas 40 personas de muy diversas áreas de la Ciudad que permitió construir la base, que permitió concluir que era viable y luego preparar los elementos técnicos, sociales y financieros de su licitación.

Pero en fin, alrededor de todos estos temas, por eso es que informamos, hay mucho trabajo de mucha gente que yo aquí estoy dando la cara, pero mucha gente que no tiene posibilidad de que le conozca, de que se le critique o se le reconozca, pero que aporta muchísimo, sobre todo los técnicos tanto de Transportes Eléctricos, del Metro, de la propia SETRAVI, de SEDUVI, del Centro Histórico, la doctora Moreno Toscazo, su equipo, y entonces todo esto que se ve hoy como proyectos y licitaciones tienen detrás un trabajo de muchísima gente muy especializada y muy importante.

Yo quiero concluir destacando un hecho que para nosotros es muy importante. A propósito de lo de la tercera edad. El Gobierno de la Ciudad este año va a concretar, fíjense el dato, 155 millones de viajes gratuitos a personas de la tercera edad, a personas con discapacidad, o sea es sin lugar a dudas una manera en economía se llamaría de redistribución de la renta o dicho de una manera política, una manera de hacer política social para buscar equidad.

El dato es duro, comprobable, por cada organismo, 3.6 millones en el Metrobús, 99.6 millones en el Metro, 27.6 millones en RTP, 22.7 millones en trolebús, 1.98 millones en el tren ligero, total: 155 millones de viajes gratuitos a los habitantes del Distrito Federal. Esto es motivo de orgullo de un gobierno socialmente comprometido con la gente que menos tiene y que a veces el transporte impide que vayamos a la escuela, impide que vayamos al trabajo, impide que podamos movilizarnos a ir a disfrutar algún espacio público de nuestra ciudad.

Esto es producto de una visión social que tiene un gobierno de izquierda como el que gobierno la Ciudad de México y al cual pertenezco orgullosamente.

Muchas gracias.

**MENSAJE FINAL DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y
VIALIDAD DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL, DIPUTADO
TOMAS PLIEGO CALVO**

EL C. PRESIDENTE.- Muchísimas gracias, Secretario, a nombre de la Comisión de Transporte y Vialidad, a nombre de la Asamblea Legislativa; a todos los servidores públicos que asistieron acá. Buenas tardes.