

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA DE LA SESIÓN ORDINARIA
CELEBRADA EL DÍA 7 DE OCTUBRE DE 2010

Presidencia del C. diputado Rafael Calderón Jiménez

(11:35 Horas)

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAFAEL CALDERÓN JIMÉNEZ.- Se instruye a la Secretaría dar cuenta del número de diputados que han registrado su asistencia a efecto de verificar si existe el quórum legal requerido para iniciar la presente sesión.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO JORGE PALACIOS ARROYO.- Diputado Presidente, hay una asistencia de 34 diputados. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la sesión.

Proceda la Secretaría a dar lectura al orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, se va proceder a dar lectura al orden del día de esta sesión.

Sesión ordinaria.

1.- Lista de asistencia.

2.- Lectura del orden del día.

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

Comparecencia

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

5.- Comparecencia del maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal.

Cumplida su instrucción, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. Se solicita a la Secretaría dar cuenta a la Asamblea con el acta de la sesión anterior.

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

EL C. PRESIDENTE.- Adelante diputado Secretario.

EL C. SECRETARIO.- Está a consideración el acta.

No habiendo quién haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta al pleno si es de aprobarse el acta de referencia. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Los que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano.

Aprobada el acta, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Secretario. Como siguiente punto del orden del día y de conformidad con lo establecido en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 10 fracción XX de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 147 del Reglamento para el Gobierno Interior y de conformidad con el Acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el pleno el 30 de septiembre del año en curso, en la presente sesión se llevará a cabo la comparecencia del licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Para tal efecto y para acompañar al interior del recinto al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se designan en Comisión de Cortesía a los siguientes diputados: diputado Norberto Ascencio Solís Cruz, diputado Juan Pablo Pérez Mejía, diputado Federico Manzo Sarquis, diputado Fernando Rodríguez Doval, diputado Héctor Guijosa Mora, diputado Guillermo Sánchez Torres. Se solicita a la Comisión cumpla su cometido.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

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

Asimismo, se agradece su presencia en esta sesión de todos los distinguidos invitados que hoy nos honran con su presencia.

Para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, hasta por 10 minutos, harán uso de la Tribuna los siguientes diputados y diputadas: diputado Norberto Ascencio Solís Cruz, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Federico Manzo Sarquis, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional; diputado Héctor Guijosa Mora, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

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

EL C. DIPUTADO NORBERTO ASCENCIO SOLIS CRUZ.- Con su venia diputado Presidente.

Licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, sea usted bienvenido.

Invitados; medios de comunicación; diputadas y diputados:

La movilidad vial se ha convertido en uno de los principales problemas que afectan la vida diaria, de la ciudad, con importantes impactos en la economía, la calidad de vida y la contaminación del aire.

Según el inventario de emisiones 2006 el total de vehículos motorizados en circulación en la ciudad emiten 50 por ciento de los casi 43.5 millones de toneladas de gases efecto-invernadero que se producen anualmente en la metrópoli, los cuales provienen principalmente de la quema de gasolina.

En el caso del transporte terrestre el 99 por ciento de estas emisiones corresponden al bióxido de carbono, en las emisiones DGI y del sector transporte.

El autor particular es evidentemente el principal generador de gases de efecto-invernadero, mientras que el transporte de pasajeros suma el 7 por ciento de la flota motorizada de la Ciudad y genera 27 por ciento de las emisiones.

Todas estas cifras alarmantes para nuestra Ciudad demandan acciones concretas y eficaces de su administración, señor Secretario. La implementación de programas de mejoramiento de la infraestructura resultan irrelevantes para atenuar este problema y este año su administración ha mejorado y ampliado la infraestructura vial y de transporte con efectos positivos para la calidad del aire.

Reconocemos su interés por realizar acciones concretas para disminuir los gases de efecto invernadero a través de la aplicación de programas de renovación del parque vehicular público.

El desarrollo de nuevas formas de transporte, el fortalecimiento del *Programa de Verificación Vehicular* y el fomento de una nueva cultura de movilidad no motorizada.

Para el Partido Verde el transporte y la movilidad vial representan uno de los rubros más importantes de la administración de este gobierno. Hemos visto avances importantes que nos permiten el día de hoy expresarles nuestro reconocimiento por el impulso que se le ha dado al tema del transporte sustentable.

El crecimiento poblacional de la Zona Metropolitana junto con el aumento de vehículos que circulan a diario han impactado considerablemente los patrones de

movilidad de la población, la demanda de servicios de transporte, las distancias se han incrementado y los tiempos y costos de los viajes a diario, así como la saturación y congestión de las vialidades, esto debido a que en esta Ciudad se concentran un número importante de empleos, actividades estratégicas y servicios.

Por otro lado, el transporte de carga es un tema que debe ser tratado por su administración con un solo enfoque metropolitano, pues como sabemos la concentración importante de la economía y el sector productivo de esta Ciudad ha incrementado la entrada de este tipo de transporte.

De acuerdo al estudio integral metropolitano de transporte de carga y medio ambiente el número de vehículos que movilizan carga en la Zona Metropolitana suman 440 mil 680 unidades y emiten el 22 por ciento de los GEI. No es fácil y lo entendemos, el transporte de carga es un problema complejo pues no existen las vías idóneas para la circulación segura de estos vehículos, sin embargo sí creemos que existen mecanismos y acciones que permitan al menos que la circulación de este transporte de carga se realice en horarios de menor afluencia vehicular, que se restrinjan las vialidades de acceso a este transporte y se verifique y exija el cumplimiento por parte de los conductores a las restricciones de circulación.

A falta de una regulación adecuada y de infraestructura especiales propias, el servicio de carga circula y hace uso intensivo de la viabilidad y la estructura pública, ocasionando hundimientos importantes y grietas en el pavimento, realizan maniobras de carga y descarga en la vía pública, generando tráfico y contaminación, elevando costos y tiempos de transporte, además de poner en riesgo a conductores, peatones y usuarios del transporte de pasajeros.

Según datos del *Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012*, la red vial total del Distrito Federal es de 10 mil 200 kilómetros, 913 de ellos son vialidad primaria y el resto vías secundarias.

De acuerdo con normas internacionales, el Distrito Federal tiene un déficit de más de 410 kilómetros de vialidades primarias y de 120 kilómetros de vías de acceso controlado.

Luego entonces se requiere que la dependencia a su cargo redoble esfuerzos para aumentar este tipo de vialidades aunque entendemos que no es fácil pues el ritmo de crecimiento e intensidad en la utilización del automóvil supera con mucho el incremento de la vialidad, saturando rápidamente la infraestructura disponible, además de la subutilización en horas pico de las vialidades.

Como sabemos, no todo descansa en la falta de vialidades y el aumento de automóviles, también sigue habiendo fallas importantes de su dependencia, para atender los conflictos viales. ¿Qué está haciendo su administración para evitar los cruceros y puntos altamente conflictivos por discontinuidad, fragmentación o falta de carriles en una misma vía? ¿Qué se está haciendo con los problemas asociados con señalamientos viales y falta de pasos al desnivel? Le recuerdo que estas deficiencias se constituyen un elemento más que contribuye al incremento de tiempos de traslado y emisiones contaminantes.

En su informe nos señala que se están analizando con algunas empresas, la posibilidad de utilizar energías alternas para la cogeneración de energía que pudiera satisfacer las necesidades del Sistema de Transporte Colectivo, así como la instalación de luminarias de *leds*. Ojalá este proyecto pueda concretarse lo más pronto posible y le solicitamos nos informe los resultados del mismo.

Los centros de transferencia modal constituyen el equipamiento urbano más importante para el intercambio de medios de transporte por parte de los usuarios, sin embargo el deterioro, la insalubridad e inseguridad, además del predominio de ambulante que obstaculiza las funciones de intercambio de pasajeros, han impedido que estos centros sean aprovechados a su máxima capacidad. Por lo tanto, se requiere que su administración ponga en marcha acciones efectivas que permitan desocupar estos espacios para ser utilizados.

Por último, quiero externarle la preocupación del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, por la frecuente comisión de delitos a bordo de los diversos sistemas de transporte colectivo, de esta gran ciudad. No encontramos en su informe datos sobre convenios o acciones conjuntas con la

Secretaría de Seguridad Pública, para garantizar la seguridad de los usuarios del transporte público.

Como usted sabe, el delito que se comete con mayor frecuencia es el asalto de microbuses y taxis. Le hacemos un llamado estricto o que en coordinación con las autoridades de Seguridad Pública, se implementen operativos para detener estos actos delictivos.

Lo exhortamos a que aplique las sanciones y se organice el transporte público de microbuses, pues es lamentablemente, su conducta ha dejado mucho que desear; suben y baja pasaje en sitios no autorizados y en tercer carril, invaden zona peatonal, se estacionan en vías primarias, no usan el cinturón de seguridad, desobedecen señalamientos de tránsito e indicaciones de agentes o personal de apoyo vial; se estacionan en vías públicas prohibidas, banquetas, camellones, andadores, retornos y espacios reservados a peatones y discapacitados.

Lo invitamos a continuar impulsando los programas de modernización del transporte público como la sustitución de microbuses por autobuses, la sustitución de taxis y el transporte eléctrico.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PEREZ MEJIA.- Con su venia, diputado Presidente.

Licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, bienvenido a esta Asamblea Legislativa.

Durante el primer año de esta V Legislatura, diputadas y diputados de distintos grupos parlamentarios hemos presentado diversas iniciativas que vienen como finalidad y objetivo común crear una Ley de Movilidad del Distrito Federal.

La iniciativa que suscribimos la construimos con el apoyo de la ciudadanía, para ello realizamos esfuerzos legislativos para conocer e integrar la participación de investigadores, académicos, servidores públicos, ciudadanos y

organizaciones de la sociedad civil, en un proyecto legislativo que busca mejorar las condiciones de vida de los capitalinos y de los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México.

Esta propuesta de nueva legislación para la Ciudad de México que lleva ya 4 años de trabajo, consta aproximadamente de 220 artículos que le da una plataforma legislativa a la movilidad.

Buscamos romper los paradigmas de transporte de la ciudad y pretendemos colocar principios y reglas en pro del ser humano y no del motor o del transportista como eje rector de la misma.

El objetivo es garantizar la peatonalidad segura y digna en las calles, reconocer a rango de ley derechos a los usuarios del transporte de pasajeros público y concesionado y dotar a los habitantes del Distrito Federal de obligaciones y derechos en materia de movilidad.

De igual forma, generar atribuciones y facultades a la Secretaría a su cargo, para hacer accesible el ejercicio del derecho a la movilidad en la Ciudad de México.

Integramos también el tema de seguridad vial, la interconexión de los distintos sistemas de transporte público y concesionado de pasajeros, las ciclovías, nuevas reglas para la obtención de licencias de conducir, particularmente para los choferes de transporte concesionado de pasajeros individual y colectivo.

Pensamos pertinente proponer que los estudios realizados y soportados por distintas instituciones académicas en relación con la movilidad en la Ciudad de México adquieran un carácter vinculatorio para las autoridades.

Como usted está al tanto, licenciado Quintero, la Universidad Nacional Autónoma de México realizó a petición de la Comisión Ambiental Metropolitana el estudio integral metropolitano de carga y el medio ambiente, con la participación de cerca de 20 especialistas durante 3 años con el objetivo de obtener, sistematizar y analizar el esquema de movilidad, la infraestructura, el equipamiento y la oferta y demanda del transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México.

Lo preocupante, señor Secretario, consiste en que no obstante que la dependencia a su cargo cuenta con información generada por el Instituto de Ingeniería de la UNAM desde el año 2007, el resultado del estudio planteado no se ha tomado en cuenta para la generación de políticas públicas y se han hecho a un lado las propuestas planteadas desde la Academia, soslayando con ello la contribución que tendrían 3 medidas en la disminución del impacto ambiental, particularmente el generado por el transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México.

Los costos ambientales, económicos y sociales generados por esta movilidad de transporte en la ciudad no han sido minimizados. No observamos la propuesta de un cobro especial a los camiones de carga que circulen por la ciudad en horas pico, tampoco vemos la creación de áreas reservadas para la carga y descarga de camiones grandes para que después en vehículos medianos y pequeños se entreguen sus mercancías y productos.

No vemos la propuesta de ordenación del uso del suelo, tampoco la construcción de un libramiento, que como usted sabe, atendería, por decir lo menos, a cerca del 15 por ciento de la flota de los 440 mil 680 unidades que representa el transporte de carga que circula por la ciudad y que no tiene como destino el Distrito Federal.

No vemos la planeación de corredores viales para camiones pesados que tengan las dimensiones adecuadas para que soporten el flujo de transporte de carga, la señalización adecuada, el pavimento adecuado y el ciclo de semáforos adecuado, porque los camiones de carga son más lentos.

Estamos conscientes de que con estas propuestas hechas por la UNAM se podría mejorar la circulación, más no se resolverían los problemas de tránsito en el Valle de México; pero sumando a diversos trabajos que la dependencia a su cargo ha emprendido, sin duda alguna se tendrían avances más significativos.

Tenemos presente la firma del Convenio de Colaboración y Coordinación para la Puesta en Operación del Programa de Regularización del Transporte de Carga en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad en el año 2008, así como el Convenio de Colaboración y Coordinación para la Puesta en

Operación del Programa de Transporte de Carga en el Corredor 0 Emisiones. Sin embargo, no constituyen acciones suficientes ni han frenado los problemas generados por los transportistas.

Usted destaca en su informe acciones que compartimos como de importancia significativa para los habitantes del Distrito Federal, como es el caso del Corredor 0 Emisiones en el Eje Central y los Corredores Reforma y Periférico de transporte público; el Metrobús, que se ha fortalecido con la ampliación de la Línea 1, la operación de la Línea 2, el avance de la tercera línea de este sistema, incluso la Línea 4 que ya ha sido anunciada por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal.

De particular importancia para los capitalinos es la Línea 12 del Metro, cuya construcción continúa, con ello el Sistema de Transporte Colectivo Metro totalizará 225.5 kilómetros de longitud de la red de servicio, brindando servicio a más de 350 mil personas día con día, mejorando su economía y su calidad de vida con la reducción en los tiempos de traslado.

Reconocemos en nuestro grupo parlamentario la importancia de la contribución del Gobierno del Distrito Federal a la mitigación del cambio climático mediante la reducción de más de 300 mil toneladas de gases de efecto invernadero.

Compartimos también sin duda la convicción de que una mejor movilidad en la Ciudad de México impulsa mayor equidad, estimula la eficiencia urbana y de los traslados, fomenta la justicia social e impulsa la sustentabilidad mediante la recuperación del medio ambiente, mejorando la calidad de vida de los capitalinos.

Por ello, señor Secretario, comento nuevamente que en esta Legislatura y en la anterior se ha documentado la existencia de la imperiosa necesidad de transformar el marco normativo de actuación de la dependencia a su cargo.

Reconocemos y compartimos una visión del problema de carácter metropolitano, en el que según los últimos datos estadísticos que tenemos, en la Zona Metropolitana del Valle de México se realizan 21.9 millones de viajes diarios, 20% de estos viajes son metropolitanos, 24.3% son viajes al Distrito Federal y en el Distrito Federal 8.8 millones de viajes diarios, de estos 17% son

al Estado de México y de los producidos en el Distrito Federal el 83% se queda aquí y el 17% sale al Estado.

Sin duda alguna los viajes metropolitanos saturan las principales vías de acceso al Distrito Federal, como lo son la Avenida Zaragoza, la Avenida Insurgentes en su parte norte, el entronque con la carrera y la autopista de Toluca y Periférico, vía de entrada de Querétaro.

Otro tema de particular importancia para los capitalinos lo constituyen los puentes peatonales, que incluso el gobierno capitalino no ha logrado delimitar la competencia y responsabilidad entre la dependencia a su cargo y la Secretaría de Seguridad Pública y de Obras, así como la competencia de cada una de las demarcaciones territoriales en relación con la señalización adecuada y con el mantenimiento de los cerca de 632 puentes peatonales que hay en la ciudad.

Nos preocupa decir que menos de la mitad de estos puentes están ubicados en vialidades de intenso tráfico vehicular y que son utilizados por la gente, debido al tiempo invertido o a la inseguridad o motivados por la invasión del comercio informal, basura y nulas condiciones de seguridad, por lo que prefieren torear a los automovilistas.

Los puentes peatonales existentes en la actualidad son resultado de una mala planeación de tránsito de mediados del siglo pasado. Solamente el 17% de los puentes peatonales tienen la pasarela, el barandal y la pintura del mismo en buenas condiciones y solamente el 12% de los puentes tiene escalones, barandales y pinturas en buenas condiciones.

Por eso desde aquí lo invitamos a seguir trabajando para cambiar la cultura y mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad capital, para que precisamente esta capital sea una ciudad de movimiento.

Es cuanto, diputado Presidente.

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

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

Honorable Asamblea; ciudadano Secretario de Transportes y Vialidad:

Su presencia aquí obedece a la rendición de cuentas que los funcionarios deben presentar ante los ciudadanos representados por esta Soberanía. Con base en su gestión y además de los pobres resultados obtenidos y como usted lo podrá advertir, no hay forma de evitar hacerle señalamientos sobre su desempeño al frente de la SETRAVI.

Justamente hace un año expuso usted una serie de acciones que en realidad sólo han impacto al transporte masivo, como la implementación de los corredores para el Metrobús, los trabajos de la Línea 12 del metro, el corredor cero emisiones y el programa de reordenamiento de taxis.

En el caso de los taxis irregulares o piratas que entran al Distrito Federal desde el Estado de México y que entre otros muchos puntos sus bases se localizan en las zonas límites entre ambas entidades, como por ejemplo las inmediaciones de la Clínica 25 de la calzada Zaragoza, los paraderos del Metro San Martha, Pantitlán, Indios Verdes y Cuatro Caminos y diversos puntos del corredor Zaragoza, estos lugares siguen invadidos por taxis regulares y piratas del Estado de México, y según he podido constatar, trabajan bajo cuotas que pagan a los servidores públicos de la Secretaría a su cargo. Esta grave omisión es un indiscutible acto de corrupción mayor que evidentemente es tolerada por funcionarios de jerarquía mayor de esa dependencia.

La recuerdo que es su obligación respetar los derechos adquiridos de las rutas 1, 3, 88, en el proyecto del servicio de Metrobús denominado Tenayuca-Etiopía y vigilar que en el proceso de concesión se considere la participación de quienes por derecho han trabajado ese derrotero y se incluya a grandes empresas que contribuyen a la formación de monopolios.

Soy parte de un grupo parlamentario serio y analítico, que reconoce que esta Ciudad requiere de políticas de transporte y de vialidad comprometidas con el desarrollo del Distrito Federal y acorde con el crecimiento de su potencial.

Por un lado, el gobierno nos habla de políticas móviles incluyentes que sólo han beneficiado a grandes capitales y que provocan un enorme caos y vial

ciudadano. Es una ofensa a los 6 millones de usuarios ofrecerles una red de transporte público desarticulado y deficiente, que además de su mala planeación provoca caos y desorden vial en nuestra Capital.

Los CETRAM, en manos de intereses millonarios, siguen siendo un cochinerito y son la base de operación, de corrupción y de bandas de delincuentes que ostentan credenciales donde se puede leer Secretaría de Transportes y Vialidad. Los corredores viales han servido como un pretexto para dejar desempleados a miles de trabajadores y familias, gracias a un proyecto de izquierda a todas luces privatizador a gran escala. Existe otra banda que actúa con total impunidad y que administra los depósitos vehiculares, que son lugares donde hay mayor corrupción. Por eso vamos a buscar los caminos legales para su pronta desaparición.

El programa de sustitución de unidades es una burla más al gremio tan golpeado. Lo invito a que con 15 mil pesos se consiga un vehículo y pueda pagar además créditos desde 150 mil pesos con tasas de interés entre el 15 y el 20 por ciento anual, seguro del auto y para el usuario, más tarjetón, más revista, más tenencias, más gasolina, más aceite, más llantas, refacciones y en muchos casos la cuenta que el conductor entrega al propietario del vehículo.

¿En verdad usted cree que este programa ayuda? No cabe duda que ante la intolerancia de las autoridades el transporte se hunde, son medidas sin beneficio ni para los concesionarios ni para los usuarios ni para el gobierno; su administración no ha podido concretar propuestas ni realizar programas o acciones que desarrollen, modernicen y solucionen los temas de vialidad o del transporte.

Su papel en materia de transporte se ha reducido a recibir los lineamientos del Jefe de Gobierno y los programas diseñados por la Secretaría de Finanzas. En el caso de vialidad el Secretario de Obras y los inversionistas dictan las políticas con las cientos de obras simultáneas que tienen a toda la Ciudad detenida, paralizada y estresada y con un costo incalculable de millones horas-hombre.

La pregunta obligada es ¿qué hace la SETRAVI? ¿Cómo nos puede explicar que por cuanto a los corredores *Cero Emisiones*, el transporte escolar, a la

infraestructura del Metrobús o bien en el tema de los bonos de carbono, la Secretaría de Transporte es sólo un espectador?

Sobre la Red de Transporte de Pasajeros nos presume el gobierno 91 rutas, pero que en promedio pasan 5 autobuses por hora. Lo invito a que nos situemos en un paradero para que verifique personalmente cómo lo hacen diariamente millones de personas, que estas cifras son imaginarias.

Desde hace 13 años los gobiernos de izquierda que han privatizado los servicios se han encargado de dismantelar y desarticular toda la red de transporte.

Es evidente que como funcionario el resultado de su trabajo no contribuye al bienestar, progreso y tranquilidad vial y de movilidad para la ciudadanía. Debo recordarle que entre otros pendientes tampoco se ha ocupado de la revisión de tarifas.

De lo que se trata, señor Secretario, es de enfrentar las demandas serias en la materia. Eso sí bases, paraderos y terminales están en total anarquía por falta de planeación y análisis de los especialistas.

Su trabajo debe ser el de solucionar esta problemática. ¿Acaso esos lugares no están ligados a su responsabilidad? ¿Concuerdan con el *Plan Verde* de Marcelo Ebrard?

Si algo distingue a su gestión es la falta de una adecuada comunicación con el gremio. Usted debe trabajar con espíritu de servicio y de honestidad hacia la ciudadanía y para ello se requiere mucha sensibilidad para escuchar a los transportistas y darle solución a sus problemas. No se olvide que este sector forma parte de la sociedad capitalina.

No quiero concluir esta intervención sin pedirle de la manera más firme y categórica que no se utilice la dependencia a su cargo para impulsar proyectos políticos.

Eso, señor, puede ser legítimo. Lo que no lo es, es que se sirva de la institución a su cargo para cumplir con ambiciones personales de nadie.

Finalmente le exijo una disculpa a los transportistas por sus omisiones y errores y también le exijo se ocupe inmediatamente en resolver los muchos problemas del sector.

Por último, no es posible que en la comparecencia del Secretario del Transporte se impida a los transportistas tengan acceso a las tribunas. Los empleados del señor Secretario, a los que sí se les ha permitido la entrada, lo ven a diario en sus oficinas. No hay qué tener miedo de quienes sólo quieren defender su trabajo y el sostén de sus familias.

Muchas gracias.

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

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

Muy buen día, señor Secretario, sea usted bienvenido a este Recinto; invitados especiales, muy buenos días.

Antes de comenzar sí quisiera aclarar que la materia que nos ocupa es muy amplia, el sector es tal vez uno de los más grandes de la administración pública del Distrito Federal y también implica grandes retos por cada organismo que éste integra, Por lo cual abordaré aspectos relevantes y seguramente será insuficiente el tiempo que tomaré para ello, para exponer todos los grandes problemas al que este sector se enfrenta.

La política de transporte y vialidad del Distrito Federal enfrenta 3 problemas fundamentales. El primero, ausencia de planeación; el segundo, ocurrencias, y el tercero, negocios de por medio.

En efecto a lo largo de la administración de este gobierno, proyectos se plantean y se abandonan, van y vienen. De acuerdo a los actores que intervienen en ella y la relevancia de los mismos. Así es la importancia con que la administración pública los impulsa o los deja a su suerte. No hay altura de miras, no existe el bien común, existe sólo la inmediatez y el interés personal por comerse el pastel a puños y no a rebanadas.

El pasado 23 de febrero durante la presentación de las acciones para el mejoramiento del transporte público 2010, escuché al ponente estelar mencionar y cito textualmente: *Como ustedes verán, tenemos que hacer todo, tenemos que incluir en muchas zonas de la ciudad, no podemos hacer una sola cosa y luego esperarnos dos años a hacer la que sigue y luego dos años. Primero, porque se me acaba el sexenio y yo presenté un programa y lo tengo que cumplir, pero lo segundo es porque nuestra ciudad pierde competitividad y pierde tiempo.*

Esto es una muestra de los intereses que anteponen a la política de transporte en al ciudad. Esta frase es una muestra de ausencia de responsabilidad política y de vocación por la ciudad, una metrópoli que enfrenta el transporte y la vialidad con prisas, asombrosamente con tanta prisa, que en el informe que nos ocupa, la Secretaría olvidó el tema de la vialidad. Seguramente en el cajón de la oficina, a menos de que se lo hayan robado por ahí el tema, señor Secretario.

En consecuencia, hablaré sobre el informe de transporte que recibimos. Hablemos por temas.

La sustitución de microbuses. 4 mil 443 vehículos en tan sólo 4 años han sido un avance, hay qué reconocerlo, sin embargo está muy lejos de alcanzar la totalidad del parque que son de 30 mil. El problema es que cuando termine de sustituir los siguientes 4 mil 500, habrá ya que sustituir de nuevo los primeros, generándose un círculo sinfín en el ciclo de sustitución del transporte público.

Sin embargo, dicha sustitución se realiza sin un compromiso real de la autoridad, pues a pesar de mencionar que desde 2008 se impulsa la celebración de convenios de sustitución con el objetivo de comprometer a los transportistas a renovar sus unidades a cambio de acceder el incremento de la tarifa, se les abandona a los transportistas a las puertas de la concesionaria, dejándolos a merced de los planes de financiamiento de estas concesionarias que perjudican la economía de los concesionarios y que aprovechan la ignorancia de los mismos para imponer sus condiciones de pago.

Respecto de los corredores viales. Hoy se cuenta con dos corredores viales, dice el informe, Reforma y Periférico, los cuales han posibilitado retirar de la

circulación, 871 microbuses, atendiendo aproximadamente 440 mil usuarios. Sin embargo, tan sólo 3 meses después, un ejemplo el corredor Reforma, en la Empresa COVILSA manifestó que continúa la guerra del centavo, ante la existencia de 4 tarifas, la Casa del Pasajeros es rutinaria y aún así, aún así se está 35 por ciento debajo de las estimaciones de las autoridades capitalinas al poner en marcha este primer corredor. Ello provocó que los camiones estén bajo embargo precautorio con un costo de 113 millones de pesos, es decir, 20 millones más de lo programado en la compra de 62 autobuses.

En cuanto al Corredor Periférico, la historia no es distinta, la empresa pensaba recaudar hasta 4 mil pesos por unidad, mientras que actualmente sólo percibe el 60 por ciento de lo planeado. Lo anterior se debe a la competencia desleal que mantienen con 5 rutas que ofrecen el servicio a la par con una tarifa inferior a la de éste, lo que los coloca en desventaja, además de que no ha brindado las condiciones necesarias para ofrecer un servicio exprés por carriles centrales e incluso el problema se ha agudizado por la competencia desleal que origina la circulación de los vehículos de RTP por dicho corredor.

Todos estos problemas han generado la pérdida de empleo de hasta 150 choferes y personal operativo en Reforma y al menos 60 empleados en Periférico.

Sin embargo y ante todos estos problemas, la Secretaría se niega a colaborar con los transportistas para encontrar una solución, y cuando interviene para solucionarlas no es capaz de cumplir los acuerdos que logra con muchos de los transportistas, como fue el caso de las rutas que explotaba el ahora Corredor 0 Emisiones y cuando la Secretaría les ofreció el acuerdo para aprovechar el Eje 1 Poniente en ambos flujos, que ellos aceptaron, por cierto, a cambio ustedes los madrugaron con un decretazo para la implementación del Metrobús Línea 3 en ese derrotero.

Taxis. A pesar de mostrar cifras exitosas respecto al Programa de Sustitución de Unidades de casi 10 mil apoyos y 68 mil unidades sustituidas, como señala su informe, los ciudadanos de Gustavo A. Madero, de Cuajimalpa, de Magdalena Contreras, de Tláhuac y de Iztapalapa, por mencionar algunas, siguen viendo y abordando taxis piratas.

El problema de los taxis piratas en la montaña y en las terminales de autobuses es recurrente y parece no tener solución. En la Terminal de Autobuses de Oriente los grupos de taxis pirata bien organizados abordan a la gente incluso bajando del autobús, mientras que en la Terminal del Norte los líderes de las organizaciones o sitios más fuertes los utilizan como grupos de choque frente a otros grupos o incluso agremiados inconformes con la dirigencia, todo a cambio de protección para trabajar con impunidad.

La situación es perfectamente conocida por las autoridades desde hace más de 3 décadas sin que se haga algo al respecto. Pensar que la Secretaría y la administración de cada una de las Terminales pudieran hacer algo en conjunto para abatir este problema sería lo ideal, sin embargo convenientemente ambas se deslindan de la solución y desgraciadamente ya no se piensa en incapacidad o negligencia sino incluso hasta en complicidad.

Queda claro que estos sitios y bases no entran en el reordenamiento del Plan Verde. Se reconoce en este aspecto que la recaudación de 4 millones de pesos por autorizaciones y revalidaciones de sitios y bases superaron las expectativas financieras de la Secretaría, y sin embargo esta cifra seguramente está por debajo de la que se logra por las mordidas y la extorsión para montar un sitio legal.

Del Tarjetón de Identificación Obligatorio para taxistas qué podemos decir. Si bien 186 mil 781 tarjetones tramitados en el Programa de Taxi Seguro con el Instituto de las Mujeres sirvió para generar una base de datos más veraz, el objetivo principal que fue el otorgar mayor seguridad a los usuarios no se cumplió.

Según la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, al anunciarse este programa en 2009 se cometían 5 delitos diarios a bordo de taxis, al día de hoy se cometen 5.4, es decir, se mantiene igual, y lejos de disminuir, lentamente va en ascenso. Lo anterior, sin contar la cifra negra de delitos no denunciados.

Cabe mencionar que muchas unidades han retirado ya estos tarjetones de los cristales laterales progresivamente sin que la autoridad haga algo al respecto.

Metro. El aumento en la tarifa de 1 peso para este año logrará ingresos por 1 mil 400 millones de pesos, que en su momento fueron justificados para obras de mejoras.

El informe omite señalar el desglose de la inversión. Señala el haber realizado acciones tendientes a rehabilitar el material rodante y adquirir nuevos trenes, que asciende a 741 millones de pesos, y el resto qué, sólo se detalla financieramente el gasto en rehabilitación de vías por 25 millones, sellado de filtraciones por 6.7, desazolve y drenaje por 2.7, y esto suma tan sólo 34 millones. Sin embargo, de lo demás no hay un desglose peso por peso del gasto ejercido en cada una de las actividades mencionadas con anterioridad.

Ojalá podamos tener también información sobre los proveedores a quienes se les adjudicó la adquisición de estos bienes y servicios, así como su monto. De esta forma estaremos conociendo la información tal y como la debemos transparentar a los ciudadanos y no sólo como un catálogo más de obligaciones y derechos en la página de transparencia del organismo.

Respecto a la adquisición de los trenes para la Línea 12 del Metro, se omitió mencionar los detalles que retrasaron esta operación, entre los cuales se encuentra el extraño litigio con la empresa Bombardier, también proveedora del organismo, consistente en la adjudicación directa para el arrendamiento de los trenes a la empresa KAF y que devino en la aplicación de un plan B adaptando para la Línea Dorada los nuevos trenes destinados para la Línea A, lo cual ignoramos si se llevará a cabo o no, pues el informe también es omiso al respecto.

Metrobús. Definitivamente un gran proyecto de transporte, pero con una deficiente, por no decir nula, planeación estratégica. Como ejemplo de lo anterior está la primera línea de Metrobús a lo largo de Insurgentes y cuyo impacto ambiental durante su construcción no se conoció, pues las autoridades omitieron presentar los estudios relativos, incluyendo el número de árboles talados para la implementación del mismo, según una auditoría elaborada por la Auditoría Superior de la Federación.

Al cumplir un lustro, de poco sirve la aprobación del proyecto de Metrobús para obtener bonos de carbono hace un año, si el medio de transporte deja de tener sustentabilidad en un mediano plazo.

El Metrobús de Insurgentes, cuya expectativa original fue de transportar 180 mil usuarios diarios, ahora está saturado y duplica su demanda, presenta un incremento en la movilidad de las personas del norte al centro de la ciudad y a pesar de cambiar las unidades de 160 pasajeros a vehículos biarticulados de 240 en poco tiempo también se verá rebasada, pues el derrotero está presentando un incremento anual promedio de 30 mil usuarios, por lo que habría qué pensar incluso en otro medio de transporte que corra a lo largo de Insurgentes y aprovechar toda la infraestructura existente para otros corredores viales.

La Línea 2 del Metrobús originalmente no fue pensada para transitar sobre el Eje 4 Sur sino sobre Eje 8, así lo anunciaba el entonces Jefe de Gobierno Alejandro Encinas, sin embargo al cambio el gobierno también se cambió de parecer, lo cual evidencia una falta de seriedad para impulsar este tipo de proyectos.

EL C. PRESIDENTE.- Concluya diputado, por favor.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Mismo caso el de la Línea 3, la cual estaba planeada para recorrer el Eje 3 Oriente y de nuevo por falta de planeación financiera fue recorrido al Eje 1 Poniente ocasionando graves inconvenientes a los ciudadanos, a otras autoridades y a los transportistas que recién comenzaron a aprovechar este derrotero.

Desgraciadamente en este proyecto en particular la frialdad de los negocios y compromisos personales contraídos con anterioridad superaron al bien común y al del millar de familias que viven del transporte, y si sumamos el incumplimiento de acuerdos de su administración y la poca disponibilidad que tiene para siquiera analizar las propuestas, que no nos espante o extrañe que salgan a manifestarse a defender su fuente de trabajo.

Aunado a esto también me extrañan sus declaraciones respecto al impulso de una línea de Metrobús en la delegación Cuajimalpa, que usted había calificado

como inviable o improcedente, pero sí nos gustaría saber con qué bases técnicas, específicas usted califica que este proyecto es de manera inviable.

EL C. PRESIDENTE.- Concluya diputado, por favor.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Concluyo, señor Presidente.

Si usted y su gabinete no cumplen con la obligación de defender el interés público y sólo se convierten en una oficina para la gestión de negocios particulares del patrón, ustedes serán responsables no solamente del colapso del transporte público concesionado sino también del caos y desorden con el cual podría salir raspado o caerse el Proyecto de Equidad en esta ciudad; o en otras palabras, señor Secretario, si circula en su carril y disminuye la velocidad cuando al luz se pone en ámbar, para hacer alto total en rojo, los peatones podrán atravesar la calle, de lo contrario puede suceder una tragedia y el patrón se puede enojar.

Muchas gracias.

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

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

Diputadas y diputados integrantes de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura;

Ciudadano Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal;

Ciudadanas y ciudadanos;

Representantes de los medios de comunicación;

Ciudadano Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal:

A nombre del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura, me es grato reiterar a

usted y a los funcionarios que lo acompañan la bienvenida a este histórico Recinto Legislativo.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal V Legislatura recibió en tiempo y forma su cuarto informe de gestión de la Secretaría de Transporte y Vialidad de septiembre de 2009 a septiembre de 2010, mismo que en el grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en este órgano legislativo dio lectura con mucha atención, lo analizó a fondo, en cumplimiento al marco jurídico correspondiente al Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, el nuevo Programa Integral de Transporte y Vialidad 2007-2012 vigente a partir del 22 de marzo de 2010, y demás leyes y programas y normas vigentes en materia de movilidad, de transporte y vialidad, todo ello para fijar su posición sobre su compleja problemática actual, sus soluciones viables y alternativas para el presente y el futuro de la Ciudad de México.

Que esta Ciudad no puede estar ajena en el contexto actual de la profunda crisis económica financiera mundial y nacional, con gravísimos y prolongados impactos y consecuencias de nuestra República Mexicana y Ciudad.

El Partido de la Revolución Democrática ha enarbolado la urgente necesidad de impulsar un proyecto alternativo de nación ante el rotundo fracaso del modelo económico neoliberal y de sus estrategias, generando violencia social. A estas alturas de la crisis estructural de México, para todas y todos los mexicanos, es evidente y claro que la política económica aplicada por el Gobierno Federal en los últimos 30 años no sólo es incapaz de promover el desarrollo de México, sino que es absolutamente equivocada para garantizar tasas mínimas de crecimiento de la economía nacional, la producción, el empleo, los ingresos, la canasta básica de las familias mexicanas, así como factor determinante del incremento de la pobreza, marginación y exclusión.

Una prueba contundente de esta grave situación de la que los abundantes recursos naturales del país no han servido para garantizar la mejora del nivel de vida de su población, es que en las políticas de privatización de PEMEX han tenido como resultado incremento constante de los precios de los combustibles y que este se ha convertido en uno de los factores principales de la inflación, por tanto el encarecimiento en el transporte nacional.

Que con el noveno incremento de los precios de los combustibles autorizados el 11 de septiembre del presente año por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el precio por litro de la gasolina Magna alcanzó 8.52 pesos, la gasolina Premium 9.88 y el diesel 8.88, máximos históricos.

Por ello de esta Tribuna, proponemos que todas y todos los representantes populares asumir las urgentes demandas de la población, hacer eco de su clamor y solicitar a la Cámara de Diputados y al Senado de la República tomar decisiones y acciones legislativas para defender a PEMEX, impedir que se siga malbaratando nuestro petróleo, garantizar la inversión pública en la industria petroquímica y nacional y la construcción de más refinerías; proteger a la población poniendo un alto al incremento de los precios de las gasolinas, gas y diesel; garantizar los subsidios necesarios para los combustibles del transporte público, precios justos a las unidades nuevas para su mantenimiento.

En el caso de la Ciudad de México, el grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa, V Legislatura, ha promovido, juntos con otros grupos parlamentarios representados en esta soberanía, la aprobación este año de una urgente reforma política. Sería un grave error que los grupos parlamentarios en la Cámara de Diputados y el Senado de la República pretender proponer de nueva cuenta por intereses políticos sectarios la aprobación de dicha reforma política y excluir de los montos del Presupuesto de Egresos que por concepto de actos de coordinación derivados del acuerdo de colaboración administrativa y participaciones y transferencias federales le corresponden por justicia, necesario e importante al Distrito Federal.

Por eso, desde el 23 de septiembre de 2008 a la fecha que se inició la obra pública más grande en los últimos años en materia de transporte, es decir, la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se ha intentado profundizar la política de asfixia financiera a la Ciudad de México, por ejemplo con el recorte de los 430 millones de pesos de presupuesto autorizado para su construcción en el 2009 y con la autorización de sólo mil millones de pesos para dicha obra en el 2010, decisión que dejó aún faltante para este año de 2 mil 500 millones de pesos para continuar su edificación.

Por lo que el grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, fija su posición con firmeza y anuncia:

Primero.- Que cerrará filas con el Jefe de Gobierno del Distrito Federal en la justa demanda para que se modifiquen los criterios de asignación de la Ley de Coordinación Fiscal vigente.

Segundo.- Que luchará junto con el Jefe de Gobierno del Distrito Federal para que la Cámara de Diputados incremente los montos a los presupuestos de egresos que por actos de coordinación administrativa y participaciones de transferencias federales le corresponden a esta Ciudad.

Tercero.- Que se movilizará para que el techo de endeudamiento de los 4 mil millones de pesos solicitados por el Gobierno del Distrito Federal e indispensables para concluir los trabajos de la Línea 12 del metro sean autorizados por la Cámara de Diputados.

Los argumentos fundamentales y en los que coincidimos y dan razón a esta lucha es que están que el Gobierno del Distrito Federal probó que era necesario definir las estrategias y acciones para hacer frente a las consecuencias negativas del cambio climático; encamina a la Ciudad hacia una sustentabilidad para su desarrollo; que demostró que el agotamiento del modelo del transporte actual debe dar paso a su movilidad sustentable, incluyente y alternativa; reconoció que el transporte de la Ciudad de México es responsable de 43% de la emisión de bióxido de carbono y ha comprometido a reducir sustancial y urgentemente los altos niveles de emisiones de gases de efecto invernadero.

Efectivamente muchos son los logros. A veces se sube a esta Tribuna y no se tiene calidad moral para criticar cuando en el Estado vecino se ven las cafeteras móviles con altos precios y tarifas altas. Sin embargo reconocemos que es necesario decir que muchos son los problemas existentes y deben analizarse, discutirse y concertar para solucionarse.

Vamos a exponer brevemente nosotros para que sea la posición del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, sin duda el Transporte Colectivo Metro es la

columna vertebral de todos los medios de transporte de pasajeros y la infraestructura vial de la Ciudad de México, es un transporte seguro, rápido, moderno, sustentable, cómodo y al alcance de todas y todos los capitalinos de la población mexicana.

En el 2009 fue capaz de movilizar casi un billón y medio de usuarios. Reiteramos que la concesión de la Línea 12 del Metro es una de las obras públicas de mayor impacto urbano, económico, social y ecológico, en los últimos años, a pesar de la grave crisis económica por la que atraviesa nuestro país.

Por los grandes beneficios sociales, por la mejora del nivel de calidad de la población, un gobierno de izquierda debería de tomar los planes y programas de los maestros del Metro, los estudios de los expertos que los mejoraron, así como escuchar las demandas de la población de aquellas delegaciones y zonas que demandan la introducción de este primordial servicio, en particular nos pronunciamos porque se construyan las ampliaciones de la Línea 7 de Barranca del Muerto a San Jerónimo, la Línea 8 Garibaldi a Indios Verdes, Mixcoac a Olivar del Conde, entre otras.

No dudamos que en breve la Dirección General de Transporte Colectivo Metro emita un programa de prevención de accidentes para el óptimo funcionamiento del Metro y la seguridad de sus usuarios, que evite incidentes como el recientemente ocurrido.

En cuanto a la creación de las Líneas del Metrobús, de las líneas de transporte público de pasajeros, Metrobús, consideramos que ha sido un avance importante del Gobierno del Distrito Federal por su alta capacidad y calidad en el servicio moderno y tecnología y mejoramiento del entorno urbano, sistema que el pasado 22 de septiembre alcanzó la meta de 500 millones de pasajeros transportados.

No obstante lo anterior, el Sistema en sus líneas 1 y 2 presentó altos niveles de saturación porque en promedio alcanza 480 mil pasajeros transportados por día a lo que ha impulsado al Gobierno del Distrito Federal a proponer y construir nuevas líneas, sin embargo es una nueva oportunidad para reflexionar

sobre la vida futura, planeación, operación, infraestructura, inversión y viabilidad de cada Línea.

Por eso este informe de gestión es innegable su avance en el transporte. Basta, me baso en datos y menciones en los premiso obtenidos en el extranjero, pero no incluye las voces discordantes de la sociedad dentro del proceso de la operación de la Línea 3, Tenayuca-Etiopía, con la propuesta del 51 por ciento de las acciones de la nueva empresa operadora de la Línea 3, empresa denominada Autotransportes de Oriente, mejor conocida como ADO, generando confrontación con concesionarios de la Ruta 1, 3 y 88 del transporte colectivo que desde hace más de 40 años operan dicho recorrido.

Por lo que este gobierno de izquierda no dudamos que agote el diálogo, concilie intereses a fin de convencerlos de los proyectos de integrarlos al cambio sin que se violenten los derechos de los concesionarios. No es congruente para ningún gobierno tener logros ecológicos a costa de los derechos de los trabajadores de las rutas de transporte que durante décadas prestaron este servicio.

Al respecto, los representantes populares del PRD nos pronunciamos que en cada uno de los proyectos de transporte siempre abordemos el tema globalmente, por lo que es urgente que el Gobierno del Distrito Federal en cada uno de sus actos se inspire en los valores éticos de la verdadera izquierda que se basaban en la defensa de los intereses de las mayorías y no en la defensa a ultranza del capital privado.

La verdadera justicia social se logra si se escucha la voz del pueblo, se consensa, de concilia, ya que finalmente lo que importa es lograr el bien común de los habitantes de esta capital para que alcancen el ideal de la felicidad.

En este empeño las diputadas y diputados del grupo parlamentario del PRD estamos promoviendo que las voces de la sociedad civil sean escuchadas, se concierte y no exista desencuentro de ese sector tan importante de la población con el Gobierno del Distrito Federal, ya que reconocemos su gran aportación por varias generaciones en este México moderno y de su historia. En ello está la razón de nuestra encomienda social.

Por otro lado saludamos la política de subsidios de la población en la Ciudad de México, la reconocemos como el programa social más importante de la Capital que se ha aplicado mediante tarifas en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Transportes Eléctricos, Red de Transportes de Pasajeros y Metrobús.

Aquí debemos decir que es necesario reconocer y ampliar subsidios a otras modalidades del transporte que el día de hoy son excluidos. Asimismo tenemos que reconocer que las tarifas del transporte concesionado deben ser justas, al alcance de todos, con un marco jurídico que permita calidad en el transporte y no caer en el rezago.

En el caso del transporte individual y colectivo, aunque el *Programa de Sustitución de Taxis* se logró renovar 68 mil unidades, en ambos casos, concluyo, no se ha cumplido en lo dispuesto en la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal vigente, a pesar de que esas modalidades de transporte movilizan la mayoría de los habitantes de esta urbe, por lo que es importante evitar un problema de altísimo riesgo y contar con unidades recientes no obsoletas como consecuencia de mayor contaminación, baja calidad y rentabilidad.

EL C. PRESIDENTE.- Concluya, por favor.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Finalmente, en lo que se refiere al programa de transporte escolar obligatorio, PROTE, que dio inicio el 3 febrero del 2009 bajo responsabilidad normativa de la Secretaría de Medio Ambiente y de registro por la Secretaría de Transporte y Vialidad, que se encuentra en su segunda fase, la Constitución original de este decreto estableció el compromiso para la protección y conservación del medio ambiente en la Ciudad de México, reducir el número de viajes, pero ha devenido en un programa en lugar de apoyar la educación, se ha convertido en causa de complejos y crecientes conflictos sociales y jurídicos entre gobierno y padres de familia, así como establecimientos escolares, con los expertos. Así fueron atendidas en el pasado foro que realizó esta Asamblea Legislativa.

Por todo lo anterior, advertimos que existen problemáticas en materia de movilidad, transporte y vialidad, de igual forma, mayor gravedad como lo son

CETRAM, estacionamientos, bicitaxis, transporte de carga, vialidades, etcétera, frente a los cuales proponemos fortalecer y generar método de consulta.

Finalmente, reconocemos el esfuerzo y búsqueda de mejoramiento en el transporte y vialidad del Gobierno del Distrito Federal, que viene realizando a través de esta Secretaría. Los avances trascendentales que se han tenido, pero falta mucho por hacer, por lo que señor Secretario, lo invitamos a que juntos los objetivos y metas planteadas para poder brindar a la ciudadanía y todo un sistema integral sustentable, eficiente y seguro, cómodo, de transporte y vialidad al alcance de todas y todos los habitantes de nuestra capital.

Por su atención, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. En atención al numeral 5° del punto Tercero del acuerdo que norma la presente sesión, se concederá el uso de la Tribuna hasta por 20 minutos, al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, a efecto de que rinda su informe.

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Muy buenos días, señoras y señores diputados.

Es un placer para mí comparecer en esta Asamblea Legislativa y en este Recinto histórico, testimonio de las mejores luchas del pueblo de México en el siglo XX.

Este 2010 se cumplirán 4 años de la presente administración que se ha caracterizado por lograr importantes avances en materia de transporte y movilidad a favor de la ciudadanía.

Dentro de estos destacan: La Línea 12 del Metro, que es la de mayor longitud en construcción a nivel mundial y la obra pública más grande de todo México, conectando a la zona sur con la oriente, movilizará alrededor de 400 mil pasajeros diariamente, lo que permitirá un ahorro de hasta 400 mil toneladas de gases efecto invernadero.

El Sistema Metrobús ha incrementado su longitud durante esta administración con la puesta en marcha de la Línea 3, cuya construcción presenta un avance

de 66 por cierto, lo que aumentará considerablemente su capacidad de atención.

Adicionalmente, el Jefe de Gobierno inauguró la operación de los servicios expresos, operados por la red de transporte de pasajeros. Este servicio se encuentra conformado por 11 rutas, sobresale el servicio expreso bicentenario que circulan el circuito del mismo nombre, atendiendo a más de 20 mil usuarios diariamente. Este servicio movilizó durante este periodo 17.2 millones de pasajeros mediante autobuses nuevos con tecnología de punta, sistemas de seguridad GPS, paradas fijas, monitoreos por un centro de control y ciento por ciento accesibles para toda la población.

Otras opciones de transporte público de elevada calidad son los corredores de Reforma y Periférico, los que han permitido eliminar 871 microbuses y autobuses obsoletos, a lo largo de su recorrido, sustituyéndolos por autobuses con tecnología de punta y amables con el ambiente.

Asimismo, destaca el Corredor 0 Emisiones que circula en el Eje Central Lázaro Cárdenas, operado exclusivamente por Transporte Eléctrico, que mueve alrededor de 105 mil personas al día.

Uno de los grandes logros ha sido el Programa Integral del Taxi, que ha permitido la regularización de 130 mil concesionarios y la sustitución de más de 68 mil vehículos nuevos hasta la fecha.

Actualmente la ciudad cuenta con 172 kilómetros de nuevas alternativas de transporte público. En suma, en sólo 4 años se ha logrado más que en 4 décadas.

Lo anterior ha permitido que más de 7 millones y medio de usuarios tengan mejores condiciones de movilidad, logrando la reducción de 350 mil toneladas anuales de gases efecto invernadero.

Adicionalmente, con la construcción de la Línea 12 del Metro y la Línea 3 del Metrobús, se da empleo directo a 26 mil personas.

Aunado a los logros anteriores, se encuentra en proceso de implantación la Línea 2 del Corredor 0 Emisiones en el Eje 2 y 2-A Sur, próxima inauguración.

Asimismo, el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, ha anunciado ya la construcción de la Línea 4 del Sistema Metrobús, que correrá por el Eje 3 Oriente, que en su primera etapa se implantará del Río de los Remedios en la Delegación Gustavo A. Madero y llegará al Metro San Lázaro en la Delegación Venustiano Carranza.

Para nuestro país el año 2009 fue particularmente crítico y complejo, en tanto que la economía mexicana tuvo el peor desempeño de toda Latinoamérica, con una caída real del Producto Interno Bruto de 6.5 por ciento, decremento mayor al de la economía mundial, que fue de 2.1 por ciento. En tanto que las economías similares a México crecieron 1.7 por ciento, según datos del Banco Mundial.

A pesar de este severo entorno crítico, el Distrito Federal mantuvo los avances en materia de transporte y movilidad durante el año 2009 que hace una distinción, pues en todo el mundo estos proyectos corresponden a los Gobiernos Federales y es sólo la Ciudad de México el único caso donde estos proyectos dependen de sus propios ingresos.

Además de la continuación de la construcción de la Línea 12 ya mencionada, la renovación de taxis alcanzó una cifra récord superior a las 67 mil unidades.

En apoyo a la economía familiar, el Gobierno del Distrito Federal mantuvo su política de apoyo a los sectores más vulnerables mediante el subsidio y la gratuidad en los diferentes modos de transporte. Con ello se beneficia a más de 5 millones de habitantes.

Transporte Colectivo. Sustitución de microbuses.

Para renovar el parque vehicular del transporte público de pasajeros de 30 mil 35 unidades, se ha desarrollado el Programa de Sustitución de Microbuses por Autobuses, con apoyos del gobierno y por cuenta propia de los concesionarios. Con ello hemos avanzado en el cumplimiento de esta meta en un 91 por ciento, logrando la sustitución de 4 mil 543 vehículos en tan solo 4 años, lo cual permite estimar que se rebasará satisfactoriamente la meta sexenal de 5 mil unidades.

Programa de Sustitución.

Durante este periodo se entregaron 1 mil 288 apoyos económicos con recursos del Gobierno del Distrito Federal, lo que significó la entrega de 128 millones 800 mil pesos de subsidio a Fondo Perdido.

Inicialmente el programa entregaba únicamente 200 apoyos al año. Incrementamos la entrega en un 276 por ciento, ya que tan sólo durante 2009 se autorizaron 856 casos, siendo la Ciudad de México la única entidad que da estos apoyos, ninguna otra entidad gobernada por ningún otro partido.

Corredores de transporte público concesionado.

Este programa tiene como objetivo constituir una red integral de transporte público que sea eficiente, rápido y seguro, al mismo tiempo que permita incrementar la participación de los transportistas y optimizar la inversión gubernamental.

Los dos corredores existentes en la actualidad atienden un promedio de 440 mil usuarios al día. El Corredor Reforma cuenta con 28.5 kilómetros de recorrido, atendiendo a 175 mil pasajeros diarios, conectando con diferentes líneas del Metro y Metrobús.

El Corredor Periférico cuenta con 35.4 kilómetros de recorrido, atendiendo a 265 mil pasajeros al día, conectando con diferentes del Metro y Metrobús.

Próximos corredores:

Para 2011 se prevé el inicio del Corredor Etiopía-CU con al Ruta 1, con un recorrido de un 21.9 kilómetros, el cual también permitirá conexiones con otros sistemas de transporte público y con cobertura de las delegaciones Benito Juárez, Tlalpan y Coyoacán.

También se está trabajando en el desarrollo del proyecto del Corredor Canal de Chalco-Santa Martha para atender a la población de la delegación de Iztapalapa, con un recorrido de 28 kilómetros.

Gestión para la política de implantación del Metrobús.

Actualmente realizamos mesas de trabajo y concertación y diálogo con los transportistas de las Rutas 1, 3 y 88 para que participen en la operación de la Línea 3 del Metrobús de Tenayuca a Etiopía, que estará concluido a finales del presente año.

Atención y mejoramiento del servicio de taxis.

El Programa Integral del Taxi beneficia a más de 1.6 millones de usuarios diariamente, a 130 mil concesionarios y sus familias e indirectamente a millones de capitalinos.

Al inicio de la presente administración alrededor del 45% del parque vehicular había cumplido su vida útil, por ello el Gobierno del Distrito Federal desarrolló un programa para incentivar la renovación del parque vehicular mediante el otorgamiento de apoyos de 15 mil pesos para la chatarrización del vehículo.

Para 2012 se tiene contemplado sustituir 75 mil unidades. Actualmente ya llevamos 68,584 unidades sustituidas con el apoyo del Gobierno del Distrito Federal de los 15 mil pesos, que no se da en ninguna otra entidad, como decía el señor diputado.

Actualmente se trabaja en el reordenamiento de 2,600 bases y sitios de taxi para el periodo 2007-2012, con base en el Programa del Plan Verde y a la fecha hemos autorizado 1,943.

Tarjetón de identificación obligatorio para taxis.

En el marco del Programa Taxi Seguro se diseñó conjuntamente con el Instituto de las Mujeres un tarjetón de identificación visible que cuenta con varias medidas de seguridad. A la fecha se han emitido 186,781 tarjetones. Asimismo, la SETRAVI y la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal comparten la base de datos a efecto de ubicar posibles personas que estén relacionados con algún delito.

Creación del CENFES con participación de universidades públicas.

Con la creación del Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los operarios del transporte público de la Ciudad de México, se conformó por la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y la Universidad Autónoma Metropolitana que se llevaran a cabo acciones para el Programa de Profesionalización para Conductores del Transporte Público, siendo una institución sin ánimo de lucro. Con ello se sustituyó a las empresas particulares que venían prestando el servicio de manera deficiente. En el periodo informado se han realizado alrededor de 39,770 evaluaciones de a de veras.

Padrón vehicular de particulares.

La Ciudad de México presenta un padrón vehicular particular registrado de 3 millones 865 mil 635 unidades, el más grande del país, de los cuales 1 millón 102 mil 352 ya cuentan con la nueva tarjeta de circulación con chip inteligente.

Mejoramiento de los sistemas de control de licencias.

Actualmente se trabaja en las modificaciones y adecuaciones que requiere el sistema de expedición de licencias Tipo A y permisos para menores de edad, necesarias para mejorar el funcionamiento y con ello contar con la información actualizada de los conductores residentes en el Distrito Federal y en la Zona Metropolitana.

Asimismo, por medio de la Casa del Migrante en Los Ángeles y Chicago se brinda a los conacionales la reposición de la licencia Tipo A.

Planeación y vialidad.

Esta Secretaría en el análisis, estudio y planificación en cuanto a la señalización de los desvíos por las obras de los proyectos de transporte masivo, como el Metrobús Línea 3 y el Metro Línea 12, también se han realizado un total de 2,756 estudios de factibilidad vial, opinión técnica y de impacto urbano, adecuaciones geométricas para los proyectos más importantes y medidas de mitigación vial para diversos proyectos.

Modernización de los Centros de Transferencia Modal.

CETRAM El Rosario en Azcapotzalco. En el mes de mayo se iniciaron los trabajos de acondicionamiento de predios alternos para el CETRAM provisional, tendrá una construcción de 70 mil metros cuadrados, una inversión privada de 800 mil millones de pesos, generará 500 empleos directos y 2 mil 500 indirectos, además contará con 645 cajones de estacionamiento para automóviles y biciestacionamientos para mil bicicletas.

CETRAM Chapultepec. Se dictaminó lo referente al socio Inversor, el cual realizará el proyecto ejecutivo y de construcción.

CETRAM Periférico Oriente. Se desarrolla el proyecto ejecutivo para este CETRAM ubicado en Periférico y avenida Tláhuac el cual forma parte de la Línea 12 del metro y lleva actualmente 30% de avance.

CETRAM Tláhuac. Se definió el anteproyecto de este CETRAM que forma parte del proyecto en la Línea 12 del metro.

Asimismo, el Gobierno de la Ciudad planea para este año, en lo que resta, los trabajos de remodelación y acondicionamiento del CETRAM Zaragoza con una inversión de 13 millones 800 mil pesos y del CETRAM Pantitlán con una inversión de 11 millones 800 mil pesos.

Estacionamientos subterráneos.

Actualmente se lleva a cabo la construcción del estacionamiento subterráneo Plaza de la República bajo un esquema de coinversión, su capacidad será de 700 cajones. Desde que inició la obra en diciembre de 2009 a la fecha se tiene un avance de 70%.

Sistema de Transporte Colectivo Metro.

El Sistema de Transporte Colectivo transportó durante el periodo que se informa 2 mil 468 millones 287 mil 629 pasajeros. En el periodo que se informa se ha rehabilitado el material rodante y adquirido nuevos trenes; en cuanto a obras se programaron y realizaron diversas acciones orientadas a mitigar o eliminar afectaciones a la operación de la línea que integra la red del metro; destaca la atención a las fracturas derivadas de los hundimientos diferenciales del suelo en el oriente la Ciudad.

Asimismo, resalta la adquisición de los predios para la nueva Línea 12 en construcción, a la fecha se han adquirido 168 parcelas, se adquirieron 116 predios de propiedad particular y se tomó posesión de 3 predios propiedad del Gobierno del Distrito Federal; adquisición de trenes para modernizar el material rodante, se adquirieron 9 trenes para la Línea A y está en proceso la adquisición de 30 trenes para la nueva Línea 12. Durante 2010 se construirá el tren prototipo iniciando la entrega del material rodante en abril de 2011.

Seguridad y vigilancia del Metro.

Se instalaron un sistema de 3 mil 382 cámaras de video y 5 mil 45 sensores de alarma en toda la red, lo que ha permitido identificar y detener 26 bandas de delincuentes en este periodo; se ha incrementado en 684 el número de elementos de la Policía Bancaria e Industrial y se instalaron módulos de

atención a víctimas de delitos sexuales. Implantación de la tarjeta inteligente en todo el sistema, a la fecha se han comercializado un total de 3 millones 184 mil 283 tarjetas, actualmente se tiene en operación 100 máquinas expendedoras y para recarga de las mismas tarjetas.

Metrobús.

Ampliación del sistema. La red de metrobús se amplió en dos ocasiones, la primera el Corredor Insurgentes de doctor Gálvez a El Caminero con una longitud de 10 kilómetros, la segunda en el Eje 4 con una longitud de 20 kilómetros. Como resultado de la operación de la Línea 1 y 2 de metrobús, se dejaron de emitir 227 mil punto 5 toneladas de bióxido de carbono. Incremento en la flota. El sistema metrobús inició en 2005 con una flota de 80 autobuses articulados, a la fecha se cuenta con un total de 227 autobuses, 214 articulados y 13 biarticulados.

Remozamiento de estaciones, se remozaron 35 estaciones del tramo norte Insurgentes; aunado a lo anterior se realizaron las siguientes acciones: la construcción de la Línea 3 metros Eje 1 Poniente con una longitud aproximada de 17 kilómetros, 30 estaciones y 2 terminales, para atender alrededor de 120 mil usuarios. Desde el inicio de actividades en 2008 y hasta la fecha se han transportado más de 503 millones de usuarios.

Se concluyó la construcción de la estación alterna de Buenavista, la cual atenderá la transferencia de viajeros del tren suburbano.

Para la Línea 4 Eje 3 Oriente se estima una demanda de 160 mil usuarios, con una longitud aproximada de 27 kilómetros con 50 estaciones, se analiza la posibilidad de poner en marcha como primera etapa durante 2011 el tramo comprendido de Río de los Remedios a San Lázaro, con una extensión de 9 kilómetros y 18 estaciones.

Red de Transporte de Pasajeros. Mediante este servicio se han transportado un total de 191.8 millones de usuarios, brindando atención a zonas periféricas y de alta marginalidad, conserva una tarifa de 2 pesos, la más baja del país, para el servicio ordinario como parte del esquema con sentido social que rige las políticas públicas de equidad que caracteriza al gobierno de Marcelo Ebrard.

También se mantiene la gratuidad para las personas con discapacidad, adultos mayores y niños. La cantidad de pasajeros transportados que gozan de gratuidad en este transporte es de 26.6 millones de usuarios.

Programa Atenea. El registro de pasajeras transportadas en forma exclusiva desde el inicio del programa a la fecha asciende a 16.1 millones, prestando este servicio con 66 unidades.

Como parte de la mejora continua en el *Programa Atenea* se lleva a cabo un incremento y el cambio de imagen para este mismo año de 100 unidades para ampliar el beneficio a las mujeres usuarias de esta Ciudad.

Transporte Escolar. A partir del mes de agosto de 2009 RTP inició operaciones en colegios del Distrito Federal cubriendo un total de 39 rutas con 113 autobuses. Para brindar este servicio adquirió un total de 105 autobuses de última tecnología conducidos por personal altamente capacitado. Este servicio ha beneficiado a 172 mil 506 alumnos desmotivando con estas acciones el uso del automóvil particular.

Contratación de operadoras de autobuses. Como parte de las políticas de equidad de género se han contratado a 52 operadoras que cuentan con salario fijo y condiciones laborales y prestaciones sociales.

Servicio de Transportes Eléctricos. Pasajeros transportados en Trolebús y Tren Ligero durante el periodo de informe, se transportaron 66 millones 977 mil 473 pasajeros.

El *Corredor Cero Emisiones-Eje Central* transporta anualmente alrededor de 20 millones 744 mil 861 usuarios, lo cual significa 36 por ciento de la afluencia total de este modo de transporte.

El Tren Ligero transportó un total de 28 millones 551 mil 247 pasajeros de los cuales los usuarios con servicio gratuito fueron 2 millones 697 mil 796 personas.

Señoras y señores diputados:

Para finalizar es importante destacar que todas las acciones descritas no son producto de la espontaneidad o de la improvisación, son la cristalización de un

proyecto que el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, ha decidido llevar a cabo para acelerar la modernización de nuestra Ciudad.

En materia de movilidad la Ciudad de México requiere un nuevo contrato social en materia de transporte conformado con la participación e incluso la generosidad de todos los actores intervinientes; necesita de un compromiso del Gobierno Federal con la Capital Nacional; se necesita de un compromiso del Gobierno del Distrito Federal; se necesita un compromiso de los usuarios del transporte público; se necesita un compromiso de los concesionarios del transporte público que tienen una historia y una cultura que ya no se puede prolongar más en el tiempo.

El puerto moderno de la movilidad al que queremos llegar será sólo posible si concretamos los siguientes objetivos en curso. La integración única del transporte en el menor tiempo posible es un requisito indispensable.

Un transporte integrado que cuente con paradas exclusivas, tarjetas de prepago y tecnología de punta que permita ubicar en tiempo real el número de pasajeros por unidad y la ubicación de cada vehículo; un sistema operativo único para todos los modos de transporte. Lograr estos propósitos está en el rumbo de todas las acciones que realiza la administración del licenciado Marcelo Ebrard Casaubon y que nuestra Secretaría tiene la responsabilidad de operar.

Estamos en el camino correcto. Podemos comparar todo lo hecho en la Ciudad de México con cualquier otra de las Entidades del país gobernada por cualquier otro partido, para competir y tener calidad moral a la hora de argumentar cuál es el rumbo, la ruta y el compromiso verdadero con los más que tienen, con los que se mueven en vehículos particulares en las vialidades y con las transformaciones verdaderas de la Ciudad.

Ese es nuestro compromiso y lo vamos a cumplir en el periodo 2006-2012.

Muchas gracias.

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

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

En términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, se concederá el uso de la palabra desde su curul hasta por 5 minutos a un diputado integrante de cada grupo parlamentario con la finalidad de que formule sus cuestionamientos al servidor público. Una vez finalizados, el funcionario dará respuesta inmediata hasta por 10 minutos y concluidas su intervención, un diputado integrante de cada grupo parlamentario podrá ejercer su derecho de réplica hasta por 3 minutos.

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

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

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

Primera pregunta: Durante el presente año, el costo del boleto para los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro sufrió un incremento del 50 por ciento. El Jefe de Gobierno justificó este golpe a la economía de los habitantes de la Ciudad, aduciendo que era necesario allegarse de más recursos para darle un buen mantenimiento.

En la glosa de su informe aparecen impresionantes logros y cifras para mejorar dicho sistema de transporte, pero la cotidiana realidad para quienes tienen la imperiosa necesidad de utilizar este medio, es totalmente diferente, el usuario sufre irritantes retrasos en el servicio, generados precisamente por falta de

mantenimiento de los trenes y de la red, estaciones semioscuras con goteras, con escaleras automáticas descompuestas, sin señalización, y el colmo ahora, hasta con conductores ebrios.

Señor Secretario, ¿a cuánto asciende hasta el mes de septiembre los recursos económicos generados por el mencionado aumento del 50 por ciento en el costo del boleto; de qué manera se están distribuyendo para dar al Metro el adecuado mantenimiento y para cuándo se podrá mejorar el servicio para darle mayor seguridad al usuario?

Segunda: El impulso al transporte sustentable durante su administración ha sido fundamental para mejorar la calidad del aire, sin embargo consideremos que la planeación para la instalación de nuevas líneas de Metrobús, deben estar debidamente analizadas a efecto de no afectar la circulación de los automovilistas por los carriles que comparte con este tipo de transporte, ¿no cree usted que a largo plazo y con las tendencias de crecimiento de la población y el parque vehicular estas avenidas estarán congestionadas y contrario a lo que se ha buscado se provocará aún más contaminación?

Tercera: La actual situación en los paraderos en el Distrito Federal es realmente caótica, invadido también de ambulante con tremendos baches, falta de alumbrado y señalización, extremadamente sucios, son espacios en los que sólo existe la ley de los microbuseros. Señor Secretario, ¿nos podría explicar cuáles son las medidas que actualmente lleva a cabo para la operación y mejoramiento de dichos paraderos?

Por sus respuestas, gracias. Es cuanto, diputado Presidente.

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

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Sí, con mucho gusto, señor Presidente.

Diputado Norberto. Efectivamente el tiempo y el formato que tenemos en este tipo de comparecencias, evita entrar en detalles significativamente importantes como los que tienen que ver con lo que sucede con nuestras 11 líneas del Metro.

En el informe pormenorizado que hicimos llegar en tiempo y forma a esta Asamblea Legislativa, usted puede encontrar pormenorizadamente todos y cada uno de los rubros que se están atendiendo por la Dirección General del Metro que encabeza el ingeniero Francisco Bojórquez, y que son de la máxima importancia en el Gobierno de la Ciudad, toda vez que se revisa cada viernes lo que va sucediendo en nuestro Sistema Metro en el gabinete de Transporte y Movilidad que se realiza semanalmente.

Puedo asegurarle que hay en este momento un trabajo intenso que podemos sin lugar a dudas compartir con usted si cualquier día de la semana en curso o de la próxima semana desea acompañarnos a hacer un recorrido, para que vea los temas de ataque a las filtraciones que ha señalado usted y que está en curso, o sea, no es un tema que no se conocía en el Metro y que está desatendido, por el contrario, en la Dirección General del Metro se ubicó este tema a principios de este año y estamos seguros de que a finales de 2010 no tendremos filtraciones producto de lluvia por falta de atención en las 11 líneas existentes del Metro.

Pero no solamente eso, se está dando mantenimiento a cosas importantes como los durmientes, como los rieles, como a los propios trenes, que nos llevaría muchísimo tiempo entrar a los detalles técnicos de cada uno de estos temas, que insisto, el grueso de ellos están en el informe enviado a la Asamblea, pero que a efecto de constatación, porque no podemos fingir o informar cosas que no son, estamos en condiciones de poder hacer una visita con usted para que vea todos los trabajos de mantenimiento estructural, mecánico, eléctrico, y también incluso de mantenimiento de pintura, que le hacía mucha falta a la mayoría de las afueras de las Estaciones del Metro y hoy llevaremos 60 por ciento ó 70 por ciento de avance en ese remozamiento.

Es importante destacar, compañeras y compañeros, que aún con el incremento de 2 a 3 pesos del costo del Metro, nuestro Metro de la Ciudad de México sigue siendo el Metro más barato del mundo. No hay otro Metro que tenga estas condiciones en las que se distribuya la renta, subsidiar el transporte es distribuir renta, es distribuir entre los que más tienen hacia los que menos tienen apoyo, ¿por qué?, porque sabemos que en la ciudad y en la zona

metropolitana la gente humilde que vive de su trabajo asalariado paga, invierte entre el 20 y el 25 por ciento en transporte.

Entonces todo lo que podamos hacer para que el transporte reciba un subsidio que le beneficie en forma directa a esta gente trabajadora, será siempre un elemento importante.

Las nuevas líneas de Metrobús y su afectación en las vialidades. Efectivamente, hay una contradicción, pero el Distrito Federal vive una situación que no tiene perspectiva en el futuro. Tenemos un nivel de crecimiento aproximado de 250 mil vehículos nuevos cada año, construir infraestructura vial para ese ritmo de crecimiento es imposible, no sólo económicamente, sino es imposible porque no hay terreno, no hay espacio físico para la ampliación de más vialidades, a menos de que se continúe y se profundice la construcción de segundos pisos, que es sumamente caro y no es la alternativa.

La alternativa es poner el acento, como lo estamos haciendo en el gobierno que encabeza el licenciado Ebrard, en la construcción del transporte masivo. Por ello no es casual, y más que una crítica que hacía algún diputado, de que hay muchas obras al mismo tiempo, pues sí, porque perdimos mucho tiempo antes y ahora se trata de recuperar el tiempo que se malgastó anteriormente a nosotros, y si queremos que la Ciudad de México sea competitiva, que sea atractiva, que sea moderna, que sea una ciudad que convoque a venir a invertir a capital privado y a capital foráneo, es fundamental que mejore la infraestructura del transporte público.

Entonces esta política correcta de Metro, Metrobús y corredores de transporte colectivo la vamos a mantener al mismo tiempo y el esfuerzo lo vamos a profundizar como hemos señalado.

Efectivamente en los CETRAM, en los paraderos, como usted le llama, tenemos problemas serios, he narrado ahora que vamos a atacar en este mismo año varios, el más visible, el mejor va a ser la tremenda transformación que va a ser el Metro Rosario, que era un lugar francamente de deterioro absoluto, y vamos a encontrar ahí en un año y unos cuantos más un espacio más que digno, un espacio atractivo no solamente para la movilidad sino para

el comercio, para la recreación, para la cultura, para la salud, porque va a haber espacios para todos estos rubros.

Este año también ya se ha autorizado el anteproyecto para el CETRAM Chapultepec, porque la transformación de Reforma no puede seguir dándose y tener el CETRAM que tenemos en Chapultepec. Antes de 2012 el CETRAM Chapultepec también será un espacio más que digno en el corazón de nuestra bellísima Avenida Reforma.

Este año vamos a atacar dos CETRAM en las zonas populares, el CETRAM Zaragoza y vamos a atacar también el CETRAM Pantitlán. Claro, no tenemos los recursos suficientes, no tenemos los recursos necesarios.

Quiero subrayar, diputado, para que nos ayuden ustedes los diputados de la Asamblea Legislativa, todos los esfuerzos de transporte masivo grande que hay en el mundo son propuestas de los gobiernos federales, con complemento de los gobiernos locales. Aquí estamos al revés, nada más que sin complemento todavía.

Yo acabo de estar hace dos días en la inauguración del Foro Internacional de Transporte que está celebrándose en el World Trade Center, y el responsable de los proyectos nacionales de transporte y de infraestructura del Gobierno Federal anunciaba proyectos por varias partes del país, pero menos en la Ciudad de México.

Por eso hablo del nuevo contrato social que requerimos; requerimos que el Gobierno Federal tome la decisión por encima de discrepancias de partidos, de discrepancias políticas, ideológicas, de decir vale la pena apoyar con recursos federales a la modernización acelerada de la Ciudad de México porque es la que genera el 26% del producto interno bruto nacional y si jala la Ciudad de México jala México, jala la economía de todo el país, y entonces vale la pena que nos ayuden en esto.

Sólo con recursos locales es imposible hacer Metro, hacer Metrobús, corredores de transporte, dar apoyo de 100 mil pesos a los microbuses, 15 mil pesos a los taxistas y aparte modernizar los CETRAM, no alcanzan los ingresos de la ciudad, requerimos apoyo del Gobierno Federal. Le pido, diputado, que a partir de sus inquietudes el Partido Verde nos pueda ayudar

aquí, en la Cámara de Diputados para que se tome en 2010 el apoyo para que haya recursos federales para la modernización de todos los sistemas de transporte de la ciudad.

Muchas gracias por su participación inicial y por sus preguntas.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Con la finalidad de emitir una réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Norberto Ascencio Solís Cruz.

EL C. DIPUTADO NORBERTO ASCENCIO SOLÍS CRUZ.- *(Desde su curul)* Agradezco sus respuestas, señor Secretario.

Por último, lo invitamos a usted y a los integrantes del gabinete del Gobierno del Distrito Federal a que así como usan la bicicleta una vez al mes, de la misma forma lo exhorto a usar una vez al mes el transporte público para que puedan constatar el pésimo servicio que presta dicho transporte.

Muchas gracias. Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Se concede el uso de la palabra al diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PÉREZ MEJÍA.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Señor Secretario: En el 2007 el Jefe de Gobierno señaló que se utilizará la encuesta origen-destino realizada por el INEGI para definir políticas públicas relacionadas con la movilidad y el transporte en todas sus vertientes en la Ciudad.

Esta encuesta mostró cómo se movilizan millones de personas que habían creado por ellos mismos sus opciones de movilidad, usando de lo que se podía disponer, buscando ahorro y generando ellos mismos rutas alternas a la que le ofrecía el transporte público de pasajeros.

Nosotros suponemos que las decisiones para definir políticas públicas estuvieron diseñadas conforme a esta encuesta, de acuerdo a sus resultados. Quisiéramos saber cuál es la decisión de la SETRAVI, que ahora son obras por rutas, fueron emanadas de esta encuesta.

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

EL LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Efectivamente, la encuesta origen-destino que se realizó para la zona metropolitana del Valle de México es fundamental en la orientación que tenemos. Esta encuesta origen-destino fue la base que nos sirvió para tomar la decisión de la Línea 12 del metro. Aún con todo y la encuesta origen-destino, volvimos a hacer una encuesta singular para la región y la nueva encuesta que realizó el Gobierno de la Ciudad a través de El Metro, se ratificó la necesidad de que se realizara esta impresionante obra que estamos viendo está en curso en el oriente y sur de la Ciudad. Esta es la más grande decisión que hemos tomado sobre la encuesta origen-destino.

Lo mismo, las rutas de metrobús que nosotros encontramos. Encontramos un proyecto del gobierno anterior de 10 líneas de metrobús proyectadas previa la encuesta origen-destino. Con base en la encuesta origen-destino ajustamos, si no mal recuerdo, 3 rutas de las 10 que nosotros habíamos encontrado de la administración anterior a la nuestra, ¿por qué?, porque la encuesta origen-destino da cuenta del interés de la movilidad de las personas y es con base en esa encuesta que realizó para el Valle de México que tenemos qué ir orientando nuestro trabajo.

Por ello no es casual que se recupera, como aquí lo informó en su informe el Jefe de Gobierno, la Línea 4 del metrobús en el Eje 3 Oriente, que urge conectar al norte con el sur por la zona más poblada y popular de la Ciudad de México y de la zona metropolitana. Por eso vamos a regresar al Eje 3 Oriente, que se vio alterado no por capricho nuestro, se vio alterada la Línea 3 del metrobús que iba en el Eje 3 Oriente inicialmente por la circunstancia que todos conocimos, la tremenda crisis económica de 2009 y entonces si no tenemos recursos mas que propios en la Ciudad, no había condiciones para hacer una línea de metrobús de la dimensión casi similar a la de Indios Verdes-El Caminero que es esta ruta de río de los Remedios, allá atrás en el límite de Gustavo A. Madero y el Estado de México, hasta la glorieta de Vaqueritos, conectando en el límite de Coyoacán, Xochimilco y Tlalpan. Entonces se tuvo

qué tomar una decisión por necesidad, por situación económica de la Ciudad y pese a las dificultades financieras el Jefe de Gobierno no consideró que era conveniente pararse, sino ajustarse y entonces se hizo un movimiento transitorio, pero ahora estamos volviendo a otra de las necesidades que nos está aportando la encuesta origen-destino, que fue metropolitana y por ello esa trayectoria que va a traer a gente del Estado de México de esa región hasta la zona, a conectarse con líneas del Metro y del propio Metrobús para venir a la parte central de la Ciudad o de plano si quieren ir al sur de la Ciudad sin pasar por la parte central.

Entonces estas dos decisiones son muy grandes, son las más importantes y las que vienen, las decisiones que vienen son decisiones que están acompañadas de esta reflexión de la Encuesta Origen-Destino que es nuestra Biblia, diputado Juan Pablo. Todos los días la revisamos y entorno a ella es que vamos a proponer las líneas de metrobús y vamos a proponer las líneas nuevas de los corredores.

Como ustedes ya oyeron, estamos planteando uno más en la zona oriente. ¿Por qué en la zona oriente? Porque es la zona que requiere más transporte de calidad porque viven los humildes, porque vive la gente de menos calidad de vida, pues que tengan un transporte como el que hay. No. Vamos al llevar transporte de calidad a la zona oriente.

Si usted pregunta cómo era Tepalcates en Iztapalapa antes de que fuese la terminal del Metrobús, yo le puedo decir cómo era. Había dos zonas de más alto índice delictivo en la ciudad, Tepito y Tepalcates. Con esta intervención de transformación urbana y social, ahora es una región distinta esta parte.

Con estos proyectos de Metrobús y de corredor que se complementan, pensamos que la zona oriente podrá tener mejores condiciones para mover, norte-sur, a miles de personas de esa zona de la Ciudad.

Por su pregunta y su intervención, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Juan Pablo Pérez Mejía.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PEREZ MEJIA.- *(Desde su curul)* Le agradecemos de antemano al Secretario de Transporte y Vialidad las respuestas a las preguntas que le hicimos.

También queremos sumarnos a este recorrido que se va a dar en estaciones del Sistema de Transporte Colectivo para mostrar algunas estaciones que conocemos en la forma en que están, pues en muy malas condiciones.

También que ojalá en su mensaje final, si bien ya nos ha planteado todas estas perspectivas del transporte colectivo en su modalidad del Metro o Metrobús, que nos diga en los próximos 10 años hacia donde va el transporte en la Ciudad de México.

Muchas gracias señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputado. Se concede el uso de la palabra al diputado Leobardo Juan Urbina Mosqueda, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Gracias diputado Presidente.

Pregunta, ¿se le va a dar a la Empresa ADO la concesión o autorización para que se haga cargo de la ruta tres del Metrobús recorrido de Tenayuca a Etiopía y si va a dejar fuera a las rutas 1, 3 y 88, quienes han cumplido con todos los requisitos tanto técnicos como financieros, si es así explíquenos por qué le va a dar a esta empresa la autorización?

En su informe no nos comentó si va a haber aumento a las tarifas del transporte concesionado taxis, microbuses, ya que usted mismo reconoce que el transporte público es el más barato del mundo, nada más que los microbuses y los taxis no estamos concesionados por el Gobierno del Distrito Federal.

¿Por qué el área jurídica de SETRAVI no da ninguna explicación del plazo o término que se tarda para calificar las infracciones que cometen los prestadores del servicio de transporte público, ya que tardan hasta tres meses en dar una calificación?

Hace un año le preguntaba que si iba a regularizar a los miles de taxistas ejecutivos que circulan por toda la Ciudad de México sin autorización. Nuevamente hago la pregunta ¿se van a autorizar estos vehículos?

El tema, ¿dígame qué pasó con la COMETRAVI y qué está haciendo con relación a la homologación de los servicios con el Estado de México, bicitaxis, mototaxis, golfotaxis, qué se está haciendo junto con las Delegaciones?

¿Por qué motivo no realizan operativos para retirar a los taxis piratas irregulares del Estado de México que operan en el Distrito Federal? Ojalá y aceptara una invitación para que hiciéramos un recorrido sorpresa por las zonas que indiqué en mi exposición.

Referente al transporte escolar: ¿Está usted de acuerdo que RTP proporcione el transporte escolar gratuito a todas las escuelas privadas en el Distrito Federal?

Por cuanto a sus respuestas, muchas gracias. Gracias, señor Presidente.

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

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Una precisión a la pregunta. En primer lugar queremos decir que en el tema de la Línea 3 del Metrobús, señor diputado, señores diputados, a todos, les queremos no solamente informar, sino dar la garantía absoluta de que no ha sido planteado en ningún momento y no será planteado nunca que no participen los concesionarios.

Los 430 concesionarios de las rutas 1, 3 y 88 que trabajan en el Eje 1 Poniente en tramos distintos, porque sólo la 1 trabaja todo el Eje 1 Poniente, la 3 y el 88 una parte, están considerados en su participación total; incluso, diputado Leobardo, en el caso de la Ruta 1, quiero decirles que vamos muy avanzados con la Ruta, en la tres partes que le involucran.

Ellos penetran al Estado de México a 4 municipios, y no estamos dispuestos a que se pierda esa comunicación, porque va a mantenerse como un elemento de alimentación a la Línea 3 del Metrobús, a la parada Tenayuca, y por ello

estamos reconociéndoles y prácticamente estamos ya en un acuerdo, será suscrito muy próximamente para que con apoyos otra vez económicos del Gobierno de la Ciudad, ayuden a transformar sus microbuses y puedan prestar el sistema de alimentación con transportes nuevos y modernos a Tenayuca. Esa es la primera parte de la Ruta 1, será alrededor de 120, 130 concesionarios.

Luego la Ruta 1 va a participar con 199 concesionarios en la Línea 3 del Metrobús, y también ya prácticamente estamos casi en un acuerdo.

El tercer tramo que compete a la Ruta 1 en el Eje 1 Poniente, es que ellos van a tener el corredor de Etiopía donde llega y es la terminal de la Línea 3 del Metrobús al Metro Universidad, y el Gobierno de la Ciudad les va a dar un apoyo económico de 100 mil pesos por microbús para que se transforme en un corredor más, que será el tercer corredor de la ciudad, después del Corredor Reforma y Periférico.

Entonces Ruta 1 para no mezclarlos, porque traen historias distintas, Ruta 1 va muy aventajado en este camino que estoy señalando y estamos muy próximos a un acuerdo; todavía no lo hay, pero estamos muy avanzados en el acuerdo.

Con Ruta 3 y Ruta 88 mantenemos diálogo y negociación porque todavía no hemos encontrado el punto de acuerdo, pero nosotros somos representantes de un gobierno de izquierda, yo soy un militante social de toda mi vida y nunca me voy a cansar de dialogar y de buscar alternativas que sean viables y consistentes para el Metrobús.

El único límite que tiene un proyecto de esta naturaleza es que en ningún momento quede en riesgo su viabilidad financiera porque no hay derecho al fracaso. En la ciudad no tenemos derecho al fracaso en materia de vialidad, porque la gente de la ciudad lo que más reclama es un transporte moderno, rápido, seguro, eficiente, y entonces no tenemos derecho al fracaso, producto de la improvisación o del voluntarismo.

Ese es el límite, de ahí en fuera está abierto todo lo que sea necesario, de diálogo, de negociación, de búsqueda de alternativas para acuerdo. Hasta ahora todavía no llegamos a acuerdo con estas dos rutas, pero vamos a mantener como decía en su presentación el diputado Guijosa, el diálogo, la

negociación, la búsqueda de concertación, para que al final del día, como sucedió en Insurgentes y sucedió en la Línea 2, donde también iniciamos con oposiciones y acabamos suscribiendo acuerdos, estoy cierto de que nos va a suceder lo mismo en el caso de la Línea 3 del Metrobús, concertando en bien de la ciudad, en bien de los transportistas, pero también de los usuarios, diputado.

El Gobierno de la Ciudad tiene consciencia de algo, hay 22 millones de usuarios al día en la ciudad que reclaman un transporte mejor, y diputados, que aquí yo oí por lo menos a un par de diputados expresarse muy en contra de cómo es el transporte que tenemos en la ciudad, o sea es un reclamo que no podemos cerrar los ojos y decir *pues el transporte que tenemos es una maravilla y es injusto que se quiera mover y cambiar*. No, hay consenso de que ese transporte está agotado y no puede continuar como es más en el tiempo.

Entonces, será con imposiciones, será con arbitrariedades, no, será con diálogo, negociación y convencimiento. Eso se lo puedo asegurar a usted y a los 66 diputados de la Asamblea Legislativa.

El aumento a la tarifa. Mire, estamos aquí en su casa de usted y de 66 diputados. Yo quiero recordarles, con todo respeto, que el Jefe de Gobierno en un acuerdo que se suscribió en marzo del 2008 con los transportistas envió a esta Asamblea Legislativa una iniciativa de ley muy valiente, valiente porque tomó la decisión el Jefe de Gobierno de despojarse de la tentación de manejar el tema con criterios políticos y le dijo a la Asamblea *te envío esta iniciativa de reforma a la ley para que se aumenten las tarifas cada año con base en la inflación que defina el Banco de México*, que no es ni transportista ni es el Gobierno de la Ciudad. Esa iniciativa está aquí.

Entonces yo más bien le pediría, diputado, si usted es el Vicepresidente de la Comisión de Transporte, que nos ayude a agilizar esa iniciativa del Jefe de Gobierno y esta Asamblea en el curso de este año tiene elementos para ponderar efectivamente los aumentos de la gasolina, los aumentos del gas, que cada mes aumentan, eso no lo han parado, eso sigue, los aumentos de refacciones, bueno, que se revise nada más con responsabilidad, ¿por qué?, porque mirar sólo el beneficio de los transportistas es legítimo para los

transportistas, puede ser legítimo para un diputado del sector, pero yo convoco a los 66 diputados que no pierdan de vista que los usuarios del transporte público concesionado es gente humilde y trabajadora.

Por ejemplo, un aumento de 1 peso, pues alguien dirá *pues es poco*, sí, pero la gente humilde y trabajadora recibe 2 salarios mínimos o un salario mínimo; 1 peso representa un incremento de 50 por ciento. ¿Cuánto crece el salario mínimo? 5 por ciento ó 4 por ciento.

Entonces son los equilibrios que nosotros convocamos a platicar y compartir como gobierno con ustedes como diputados y a buscar una solución también negociada. Estamos seguramente en voluntad y disposición de atender convocatorias de ustedes para revisar los temas y tomar la mejor medida que sea positiva para usuarios, para transportistas y para la propia ciudad.

Tercero, en el jurídico tenemos la instrucción de que no se rebasen 10 días, no debe rebasarse esto. Si usted tiene algún tema particular, le ofrezco recibirlo mañana mismo, revisarlo, y revisar los casos que sean necesarios para que no haya demora en la dictaminación de las sanciones y puedan liberarse con el pago de la misma los transportes.

La regularización del taxi ejecutivo, también yo creo que es un tema que hay que analizar. Hubo una convocatoria abierta a regularizar todos los servicios que estaban irregulares. Estos servicios de taxi ejecutivo que usted conoce muy bien porque está vinculado a ellos, tuvieron la oportunidad de haberse inscrito en el programa, no sé por qué no se inscribieron al programa.

Entonces no quiero decir ahorita categóricamente que no habría apertura, simplemente revisemos. Hay ya 130 mil taxis en la Ciudad de México, es la flota de taxis más grande del mundo, no hay ninguna otra flota que se nos acerque, las más cercanas son las orientales con 70 mil unidades, o todo el Estado de México tiene 70 mil unidades, pero todo el Estado, no una ciudad. Entonces otra vez no son decisiones sencillas.

Estamos evidentemente abiertos a revisar y a analizar, otra vez tomando en consideración que la movilidad en taxi tiene límite, es un millón 600 mil personas al día, seguir incrementando esto también hay que ponerle un límite y eso tendríamos que reflexionarlo no aquí yo en la Tribuna sino en mesas de

trabajo, a las que estoy dispuesto a ser convocado por la Comisión de Transporte o, si ustedes me permiten, yo les propuse que cada lunes nos reuniéramos a las diez de la mañana, pero me he quedado solo los últimos ocho lunes o diez lunes. Entonces, yo le reitero a la Comisión de Transporte, todos los lunes a las diez de la mañana estoy dispuesto a platicar con ustedes.

Con la COMETRAVI seguimos trabajando, tenemos una buena relación con los representantes del Estado de México, el tema es complejo, es difícil, pero en la medida de las posibilidades hay un nivel de acuerdo bastante satisfactorio diría yo y si hay temas singular qué tratar ahí los podemos ver con mucho gusto.

Efectivamente he tomado nota del tema de los taxis irregulares. Nosotros tenemos el compromiso de terminar con los taxis irregulares, no es nuestro propósito tolerar que siga habiendo taxis irregulares por lo que estoy argumentando, claro estamos luchando contra una inercia, contra fuerzas, contra intereses de muy diverso tipo, pero quiero reiterar el compromiso del Gobierno de la Ciudad de México de que una vez concluido el Programa Integral del Taxi, que usted nos decía que no se ven, inició diciendo que no, que eran pobres los resultados. Yo veo los números y lo convoco, diputado, que usted me contraste cualquier estado gobernado por su partido que pueda tener números parecidos a los nuestros, o sea 68 mil vehículos nuevos de taxi en la ciudad, más del doble de la totalidad de los taxis de la ciudad de Nueva York, que tiene 33 mil taxis, y aquí en dos años por el apoyo que el Jefe de Gobierno da a los taxistas, de 15 mil pesos, que no es tan bajo, a fondo perdido, es posible esta transformación.

Muchas gracias, diputado, por su intervención y sus preguntas.

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

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Usted habla de los millones o de las millones de gente que transitan con el transporte subsidiado por el Gobierno del Distrito Federal, pero no se da cuenta usted la cantidad de contaminantes que provocan estas obras que está

haciendo usted con más de 4 millones de vehículos que circulan todos los días por la Ciudad de México.

Es cierto de la tarifa que dice usted, pero tenemos más de seis y cuatro años que no se nos autoriza, y que desafortunadamente aquí la mayoría es gente de su partido que no ve lo que la gente en realidad necesita, se van por lo que dice el Jefe de Gobierno, no por lo que requiere la gente.

Los taxis ejecutivos, para recordarle, yo vengo de ese sector de transporte, y me consta a mí que son extorsionados por la Secretaría que usted representa a estos compañeros por muchos millones de pesos, y que por eso no los regulariza usted.

Dice que tiene usted reunión con nosotros todos los lunes. Yo le pregunto: ¿Para qué vamos los demás diputados si usted se pone de acuerdo antes con Guijosa y ya nada más nos llama para informarnos qué es lo que van a hacer usted y su partido?

EL C. PRESIDENTE.- Un segundo, por favor, señor diputado.

Con fundamento en el artículo 112 el Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, esta Presidencia le solicita al público asistente guardar orden y silencio, para poder continuar con la presente sesión. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Después de escuchar tantas mentiras, ya no sabemos cuándo dice la verdad; sin embargo, vemos que a usted le gustan mucho los rumores, y si vamos a hablar de rumores, entonces ahí le van algunos. Se rumora, Secretario, que de la SETRAVI desaparecieron 30 mil juegos de placas, y también se rumora que las están utilizando en el servicio de taxis tolerados, donde su hermanito tiene algunos intereses.

También se rumora que su obsesión por llevar el Metrobús a la zona oriente obedeció a ciertas ganancias personales que le iban a generar.

Por otro lado, lo que no es rumor, es que cuando usted fue Presidente de la Comisión de Gobierno y coordinador de su bancada en esta Asamblea

Legislativa lo destituyeron los mismos integrantes de su grupo parlamentario. Así podríamos acabar el día diciéndole todo lo que se dice en su carrera política, de luchador social y administrativa, pero este no es el fin, y si tanto le enoja la calificación que le otorgamos, se la cambiamos: tiene usted un diez, un diez en corrupción, pero cero en honestidad.

Por ello ya estamos preparando las pruebas necesarias para levantar las denuncias ante las instancias competentes.

Muchas gracias.

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

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRÍGUEZ DOVAL.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Muy buenas tardes, señor Secretario Armando Quintero.

Varias preguntas. Primero relacionado con el Programa de Transporte Escolar Obligatorio, el PROTE. Usted acaba de decir, hace unos minutos que este programa, este servicio ha beneficiado a 172 mil 506 alumnos. Yo quisiera preguntarle de dónde saca usted esa cifra, cuando este programa en sus dos fases ha beneficiado, entre comillas, a 16 colegios. Si suponemos que hubiera en cada colegio un promedio de mil alumnos, que sería aún así exagerado, estaríamos hablando de 16 mil alumnos, no de 172 mil, esa cifra por lo tanto me parece que está un poco inflamada, y me gustaría por lo tanto que nos dijera el origen de la misma.

Siguiendo con el Programa de Transporte Escolar Obligatorio, se menciona en el informe que usted amablemente nos hizo llegar que el 11 de febrero de 2010 se emitió el aviso para obtener la licencia tarjetón tipo E; sin embargo, este programa aplica desde el año 2009 y ya desde el 2009 se le había concedido el monopolio, hay que decirlo claramente, a RTP. Entonces ahí también no sabemos qué pasó, por qué si hay un monopolio o por qué se emite después la convocatoria para obtener esta licencia tarjetón cuando ya había previamente un monopolio.

Otra pregunta, señor Secretario. En el anterior periodo ordinario de sesiones vino a comparecer a esta Asamblea Legislativa el doctor González Plascencia, Presidente de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, y señaló que la dependencia a su cargo, la SETRAVI, era la que menos cumplía con las recomendaciones de la Comisión de Derechos Humanos. Esta es una acusación gravísima, y de ser cierta nos parece muy vergonzosa. Por eso quiero preguntarle su opinión, ¿qué tan cierto es esto que dijo aquí el Ombudsman de esta Ciudad?

Otra pregunta, señor Secretario. Usted descalificó la propuesta del jefe delegacional de Cuajimalpa, de pensar en una línea de Metrobús que fuera de Santa Fe a Tacubaya. ¿Cuáles son los elementos técnicos con los que usted cuenta para de entrada haber descalificado este proyecto?

Por último, señor Secretario, usted acaba de mencionar, hace unos minutos durante su mensaje, que la prioridad de este gobierno ha sido invertir en transporte masivo. Sin embargo, la política de la Secretaría de Obras no ha ido por ahí, con su idea de construir una Supervía Poniente que ni un solo especialista ha respaldado, más bien se está beneficiando con este tipo de obras a una parte ínfima de la población que tiene transporte particular. Por lo tanto no vemos una coherencia entre lo que usted está haciendo, lo que usted dice que se está haciendo y lo que nos dicen que se está haciendo y se está haciendo en la Secretaría de Obras. Si estamos en un mismo gobierno debiera haber una coordinación para que hubiera una política integral de transporte. Esto mismo se lo preguntaba yo si mal no recuerdo hace un año y no hemos visto ahí pues una diferenciación en cuanto a proyectos.

Por último, también le preguntaba yo hace un año acerca de los taxis piratas que eso ha sido también un reclamo recurrente en los diferentes grupos parlamentarios de esta Asamblea Legislativa y usted nos ha dicho que se están combatiendo, pero realmente no vemos mejoría cuando uno sale a la calle. Mi pregunta concreta sería ¿de un año a esta fecha cuáles son los resultados en el combate a los taxis piratas o taxis irregulares?

Muchas gracias.

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

EL C. LIC. RAUL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ.- Señor diputado, con mucho gusto.

El dato del número de usuarios de transporte escolar de RTP es un dato anualizado, por eso tiene usted ese número.

Dos, permítame discrepar, no hay un monopolio de RTP, al contrario. El caso del transporte público que presta el servicio de transporte escolar tiene dos características: uno, un transporte público que tiene placas federales que por tanto no tiene información, no tiene registro y no está bajo control del Gobierno de la Ciudad y es muy grande, entre 4 y 5 mil unidades.

Si usted tan sólo transita por la Ciudad, va a ver, le menciono 3 grandes, LIPU, UTEP, UTREP, o sea va a haber usted muchísimos vehículos de transporte escolar con esas siglas, son las tres empresas más grandes del transporte. Entonces el número de autobuses que tiene RTP por eso está muy lejos de representar un monopolio en esa materia.

Adicionalmente hay un número indefinido que presta el servicio de transporte escolar sin registro con placas particulares, por ello estamos preparando, está prácticamente lista la convocatoria para hacer un registro obligatorio de a quien preste el servicio de transporte escolar en el Distrito Federal tiene que tener un registro con nosotros, porque el día que pasó un accidente de una camioneta adaptada en la Delegación Alvaro Obregón, en una calle con una pendiente muy pronunciada, qué resultó. Era una camioneta ya antigua, adaptada en un taller mecánico de estos de calle, manejada por una persona con dislexia, la camioneta estaba adaptada para ser manipulada con las manos solamente y en una pendiente como es la Delegación Alvaro Obregón, la camioneta no resistió la adaptación y acabó muerto un niño.

Entonces como era transporte escolar, entonces dice transporte, entonces quién tiene que saber algo, pues la Secretaría de Transportes. Entonces todo mundo fue a buscarnos para saber qué sabíamos de este tipo de transporte. Pues nada, porque no hay registro. Entonces vamos a convocar al registro

obligatorio tanto de las concesiones del transporte escolar, concesiones del transporte escolar particular como de los choferes, porque tampoco tenemos un registro de ellos. Entonces vamos a avanzar a la regulación de este transporte en general.

Segundo, nosotros hemos cumplido todos los puntos de vista de la Comisión de Derechos Humanos. Los hemos cumplido, aunque a veces discrepamos, o sea lo único que le hemos planteado a la Comisión de Derechos Humanos es que esa Comisión de Derechos Humanos no vaya a convertirse en una ventanilla de SETRAVI. Salvando ese tema nosotros todas las recomendaciones que nos ha girado esta Comisión nosotros las hemos acatado.

Sobre el tema del Metrobús hacia Tacubaya. Miren, efectivamente debo comentar lo siguiente, muy brevemente. La propuesta de un Metrobús Tacubaya-Santa Fe la estudiamos hace dos años, la estudiamos, hay muchos datos, hay videos, fotografías, reportes de muy diversas áreas. ¿Quiénes la estudiamos? La Secretaría de Obras, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Metrobús, de SETRAVI la Dirección General de Planeación, la Dirección General de Transporte Público y las encabezé en persona.

Vimos Tacubaya, vimos que Tacubaya podía dar la oportunidad de regenerar todo Tacubaya, el problema que tenemos ahí en Tacubaya es que no tenemos los predios que nos hacen falta para reordenar y transformar Tacubaya en un espacio digno, pero que podríamos eventualmente ver algunos privados para que pudieran ser utilizados. Esa es la parte del diagnóstico, uno.

Dos. Vimos Constituyentes, tenemos los estudios en planeación de la carga vehicular, tiene una carga, como usted conoce muy bien la zona, muy alta. No estoy seguro ahorita de memoria si ya vamos en "E", las vialidades se miden por letras de la "A" a la "F"; "A" es la más baja, "F" muy mala, y casi estoy seguro que Constituyentes debe andar cercana en la "E".

Entonces lo recorrimos, incluso con un autobús articulado para medir la respuesta del autobús, en la pendiente, si iba a servir el autobús o no. Lo llenamos de gente, le metimos 270 pasajeros, la respuesta del autobús fue muy buena, no le pasó nada, respondió a la pendiente.

¿Qué sucedió en el viaje que hicimos en la noche? Bueno, que la vialidad la atrofiamos brutalmente, la parte buena fue que el autobús respondió positivamente, y estábamos en esos estudios cuando nos entregaron un estudio que mandó a hacer la Dirección General de Metrobús de usuarios, y el estudio que tenemos, es que habría 30 mil usuarios.

El tamaño de la infraestructura y el costo de la infraestructura que un proyecto de Metrobús como conocemos, requiere, ronda los mil millones de pesos, y entonces tener 30 mil usuarios para una inversión de alrededor de mil millones de pesos, no es sostenible, porque requeriríamos para su sustentabilidad en el tiempo, nos faltaban 80 mil pasajeros al día, o sea no era posible, no es posible que haya un subsidio delegacional para ese hueco, imagínense, no es posible ni sería posible que el Gobierno de la Ciudad subsidiara ese hueco.

¿En qué coincidimos con el delegado? Él tiene razón en la preocupación de que la zona poniente requiere un conjunto de intervenciones, coincidimos en eso. Por ello desde hace dos años ya estábamos en este tema, lo paramos por el dato que estoy comentando, o sea lo físico de Tacubaya tenía dificultades y costaba dinero, pero se puede hacer, se debe hacer.

Segundo. Constituyentes, el nivel de hacer un carril confinado o semiconfinado tiene dificultades que también son de infraestructura y de dinero y se pueden eventualmente resolver. La parte que no podíamos resolver es esta diferencia en los aforos.

Entonces qué le puedo decir a usted y al señor Delegado, por su conducto si es posible, que obviamente estamos dispuestos a compartir con él; uno, la preocupación es genuina, vale la pena la reflexión y el trabajo en común para que esté cerca y nos acompañe en la reflexión de las opciones que estamos analizando ya ahora para poder dar respuesta de solución a una demanda que es urgente de atender, que es el deseo de viaje de miles de personas, que no son las suficientes para un Metrobús, pero que son miles de personas que hoy en día viajan en taxis, que prestan un servicio irregular de colectivo, cobran 10 pesos por viaje, etcétera. Todo eso tenemos que exterminarlo con una solución que estamos trabajando y estamos dispuestos a comentarla con usted y con el

señor Delegado, Carlos Orvañanos. No es por ningún otro motivo es el comentario en relación a la propuesta del Metrobús Tacubaya-Santa FE.

El tema del taxi pirata. Efectivamente, nosotros hemos estado haciendo dos acciones, ya aplastamos, chatarrizamos, es público, hay demasiadas fotografías con medios de comunicación, 8 mil 500 unidades que teníamos en 12 corralones, ya desaparecieron de la faz de la tierra.

Hoy en día ya llevamos 1 mil 700 nuevas remisiones, y faltan más porque sigue habiendo líderes que convocan, sigue haciendo líderes que convocan, y yo lo que quiero decir es que nosotros no estamos tolerando esto.

Aprovecho para decirle al diputado Leobardo por segunda vez, políticamente y personalmente, es usted un verdadero rufián mentiroso porque menciona solamente lo de Guadalupe, que lo exterminé en materia del transporte, lo hicimos a un lado, no existe, no está en el transporte. Lo reto a que me muestre una fotografía actual vigente de que el ciudadano Guadalupe está vinculado a temas del taxi. No le permito ni políticamente ni personalmente, diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Secretario, se solicita guarde usted respeto por los diputados.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Señor diputado, hay un formato al que hay que suscribirnos, no permite el uso de la palabra. Ya se le hizo un llamado de atención al Secretario.

Adelante, señor Secretario. Se le ruega conducirse con respeto a los diputados.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Con mucho gusto, señor Presidente.

Es todo lo que quería comentar, señor diputado. Muchas gracias.

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

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Señor diputado, hay un formato, por favor. Señor diputado, se le solicita que se suscriba al formato establecido para la presente sesión. Un segundo, por favor, diputado Doval.

Con fundamento en los artículos 18, 19, 20 y 21 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, esta Presidencia solicita a los diputados guardar el debido respeto y compostura en el recinto y en sesión observar las normas de cortesía y respeto parlamentario.

Adelante, diputado Doval.

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRÍGUEZ DOVAL.- *(Desde su curul)* Gracias. Yo sí intentaré conducirme de manera respetuosa.

También aprovecho para hacer un llamado a todos los diputados y a todos los servidores públicos que están aquí presentes a que busquemos vías de diálogo y no nos estemos descalificando. Esto es una Asamblea Legislativa, no es un mercado.

Siguiendo con lo que yo le comentaba, señor Secretario, la tasa que usted menciona de personas beneficiadas por el PROTE me sigue pareciendo exagerada, aún cuando sea anualizada. En todo caso, más allá de si son las que usted dice o las que decimos nosotros, yo sí creo que es un tema importante, que políticamente se está complicando mucho el tema del PROTE.

Ya lo comentábamos ayer con el Secretario de Gobierno, en su momento se lo haremos decir a la Secretaría de Medio Ambiente cuando venga aquí, que usted ha dicho aquí que es un militante social. Si es un militante social por qué no ponerse del lado de los padres de familia, la mayoría de ellos de bajos ingresos que se han visto severamente afectados desde la implementación de este programa.

Su coordinador de asesores que amablemente nos hizo el favor de acompañarnos en un foro que tuvimos la semana pasada, pudo constatar de primera mano el enorme enojo que ha generado este programa en los padres de familia, y no solamente enojo, porque eso finalmente puede ser pasajero, sino el daño que en su economía familiar ha traído un aumento desproporcionado en las colegiaturas, insisto, en los padres de bajos ingresos; y si somos, como usted dice, militantes sociales, creo que ahí tiene un buen

nicho de mercado para atenderlos y por eso le hacemos un respetuoso llamado a que usted pueda tomar la bandera de esos padres de familia afectados.

Muchas gracias.

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

EL C. DIPUTADO ALAN CRISTIAN VARGAS SÁNCHEZ.- *(Desde su curul)*
Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué objeto, diputado?

EL C. DIPUTADO ALAN CRISTIAN VARGAS SÁNCHEZ.- *(Desde su curul)*
Permítanme, si no le voy a decir nada al señor Secretario, está bien que lo tengan que defender, pero yo nada más tengo que comentarle, señor Presidente, tengo hablar. Permítanme, no le voy a decir nada, no vienen de defensores de oficio, señores, permítanme, para que no les duela.

Yo simplemente llamar al orden y de que hace rato el señor Secretario haya dicho algo, yo me haya parado y que de ésta parte de atrás me hayan querido callar, pido por favor respetuosamente a que saquen a las personas que están atrás de mí porque no me van a estar callando, para eso soy diputado. Yo no le estoy diciendo nada al Secretario, entonces si van a sacarlos que de una vez los saquen, porque no voy a permitir que me estén tratando de callar.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Nuevamente se hace un llamado al orden. Esta Presidencia en términos del artículo 112 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal solicita a las personas asistentes a esta sesión guardar las normas de respeto, silencio y compostura, asimismo no tomar parte en los debates con ninguna clase de demostración. Solicitamos que las curules sólo sean ocupadas por diputados también por favor.

Adelante diputado Guillermo Sánchez Torres.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SÁNCHEZ TORRES.- *(Desde su curul)* Con su venia, diputado Presidente.

Compañeros diputados de esta Asamblea; licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad:

En materia de transporte público reconocemos los avances con las nuevas líneas de Metrobús, los corredores de transporte públicos y los corredores cero emisiones que han permitido retirar de la circulación 871 viejos microbuses. Esto sin duda es un aporte de relevancia para los usuarios del transporte público y además un avance en materia ambiental, ya que los nuevos autobuses reducen significativamente las emisiones de bióxido de carbono a la atmósfera. Considero que deberían concretarse a la brevedad los estudios y la negociación con los organismos internacionales a que hace referencia en su informe para recibir la retribución por la reducción de las emisiones de gases de efectos invernadero.

En este mismo sentido es de reconocerse la sustitución de 2,946 unidades de microbuses viejos por autos nuevos.

En este marco, de acuerdo al estudio denominado *La Competitividad de los Estados Mexicanos 2010: Fortaleza Ante la Crisis*, formulada por la Escuela de Graduados en Administración Pública y Política Pública del Tecnológico de Monterrey, ubica al Distrito Federal en el primer lugar en el Índice de Competitividad Global, ya que tiene el primer lugar también en el Índice de Eficiencia Gubernamental, en el Índice de Eficiencia de Negocios y en el Índice de Infraestructura.

Para llegar al Índice Global de Competitividad el propio estudio señala que se tomaron 172 variables dentro de las cuales desde luego tiene que ver con las políticas gubernamentales y el desarrollo de la infraestructura. En este marco le pregunto: ¿Respecto al transporte público cuál es la eficiencia de este tipo de transporte con relación a otras entidades como el Estado de México y a nivel nacional?

¿Cómo estamos con relación a las tarifas de transporte, al número de usuarios transportados y a la calidad del transporte?

¿Cuánto invierte en promedio un empleado, un ama de casa o un adulto mayor en sus traslados cotidianos con relación a otros estados?

¿A cuánto ascienden los subsidios que otorga el Gobierno del Distrito Federal para el transporte público en beneficio de los ciudadanos?

Por otra parte, de acuerdo con su informe, para el periodo 2011-2012 se han realizado los estudios técnicos para implementar la Línea 4 del Metrobús en el Corredor Eje 3 Oriente, en el que se estima que se atenderán 160 mil usuarios al día y se realizan los estudios técnicos para la Línea 5 y 6 del metrobús. Por ello nos sorprendió que esta semana el Jefe Delegacional en Cuajimalpa de Morelos haya declarado que el próximo año se pondrá en marcha una línea de metrobús que irá de Tacubaya a Santa Fe, con una inversión de 250 millones de pesos, una extensión...

Presidente, ¿podría llamar al orden, para seguir con mi intervención?

EL C. PRESIDENTE.- Un segundo, por favor, diputado. Con fundamento en el artículo 114 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, esta Presidencia instruye a la Oficialía Mayor a que reestablezca el orden en el interior del recinto legislativo, y también se hace una invitación respetuosa a los diputados a que tomen sus lugares.

Adelante, diputado Sánchez Torres.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SÁNCHEZ TORRES.- *(Desde su curul)*
Gracias.

Por ello nos sorprendió que esta semana el Jefe Delegacional en Cuajimalpa de Morelos haya declarado que el próximo año se pondrá en marcha una línea de metrobús que irá de Tacubaya a Santa Fe, con una inversión de 250 millones de pesos, una extensión de 11.5 kilómetros y que trasladaría 28 mil 500 pasajeros al día.

Aun cuando usted mismo ha efectuado las aclaraciones pertinentes, finalmente se ha señalado que estará en función de las aportaciones federales que se asignen al Distrito Federal.

En este marco le pregunto ¿tiene factibilidad técnica y financiera este proyecto? Aun cuando se tenga una mayor asignación de recursos al Gobierno del Distrito Federal...

Presidente, solicito que los camarógrafos nos dejen hacer nuestro trabajo, por favor. Solicito orden en la sala.

EL C. PRESIDENTE.- Sí. Un segundo, por favor, diputado.

Con fundamento en el artículo 114 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, esta Presidencia instruye a la Oficialía Mayor a que reestablezca el orden en el interior de este Recinto legislativo.

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- *(Desde su curul)*
Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué objeto, diputado Suárez Vivanco?

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- *(Desde su curul)*
Gracias, Presidente.

Yo nada más, en un plan de paz y de que se reestablezca, como usted lo ha dicho tres veces que se reestablezca el orden de los invitados como las personas, le solicito a través de su conducto que las personas que están atrás de nuestras curules sean retiradas por falta de respeto a la investidura de un diputado. Con todo respeto se lo pido.

EL C. PRESIDENTE.- Se solicita a la Oficialía Mayor cumpla con la petición del diputado, por favor, y a la instrucción que se le ha dado.

LA C. DIPUTADA LIZBETH EUGENIA ROSAS MONTERO.- *(Desde su curul)*
Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Un segundo, por favor. Diputada, ¿con qué objeto?

LA C. DIPUTADA LIZBETH EUGENIA ROSAS MONTERO.- *(Desde su curul)*
Nada más, Presidente, para solicitarle que nosotros como diputados también tenemos qué ser respetuosos y educados. El fuero no nos da derecho ni nos da preferencia por encima de todos los ciudadanos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada. Así se ha hecho. Se les hizo también un llamado a los diputados y también al público asistente.

Continuemos con la sesión, por favor, ya se desalojó a las personas.

Por favor, diputado Guillermo Sánchez, continuemos.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SANCHEZ TORRES.- *(Desde su curul)*

Gracias diputado Fidel. Déjenme concluir, compañeros diputados.

EL C. PRESIDENTE.- Se le solicita a los diputados que respetemos el formato de la presente sesión.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SANCHEZ TORRES.- *(Desde su curul)*

Continúo diputado Presidente.

En este marco le pregunto, ¿tiene viabilidad técnica y financiera este proyecto? ¿Aún cuando se tenga una mayor asignación de recursos del Gobierno del Distrito Federal no tendrá mayor prioridad otros proyectos, como aumentar la Estación Axomulco de la Línea 12 del Metro, siguiendo los criterios de la Encuesta *Origen-Destino*?

Para concluir, quiero decirle que no estoy de acuerdo en que los grandes consorcios del transporte inviertan en el transporte público del Distrito Federal.

Por sus respuestas, muchas gracias.

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

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

Diputado Guillermo Sánchez, la eficiencia con la que podemos medir las transformaciones que se están haciendo en materia de movilidad en la Ciudad están en los números. A lo mejor de repente es un poco tedioso los números que hemos dado, pero resulta que esta administración contuvo la pérdida de transportación rápida que venía manifestándose en la Ciudad durante casi 3 décadas y se inició el revertimiento para evitar la movilidad de personas en transportes de baja y mala calidad.

Así en la administración del licenciado Ebrard se han logrado estas dos cosas: la primera, prácticamente hemos construido al final de los proyectos que están en curso de la Línea 12 del Metro, los proyectos de Metrobús, habremos de superar en ciento por ciento los 220 kilómetros que había de movilidad rápida que correspondían sólo al Metro. Eso no es un asunto menor porque el Metro

se construyó y los 220 kilómetros de movilidad rápida se construyeron en 3 décadas o 4 décadas sumando las Líneas A y B.

Entonces que en 4 años estamos casi ya en los 220 kilómetros de movilidad rápida es un logro que no lo ve pues solamente quien por envidia, por ceguera o por no querer ver la realidad no lo verá, pero los hechos ahí están, los transportes ahí están y las vialidades confinadas ahí están.

Lo mismo el número de pasajeros. ¿Qué sucedió en el gobierno anterior a los regímenes democráticamente electos? Se destruyó una flota de hasta 7 mil autobuses que tenía Ruta-100, o sea un crimen en términos de movilidad y de economía.

Ese hecho, esa decisión política que no fue una decisión que tuviera qué ver con la movilidad, nos retrajo a combis, a vehículos, luego a micros y obviamente como ha pasado tiempo nos ha alcanzado el destino y ahora tenemos qué trabajar aceleradamente para incrementar en el menor tiempo posible la movilidad en transportes de alta capacidad como son los autobuses articulados o biarticulados, y a propósito de lo que decía el diputado Fernando, de Acción Nacional, en el caso del Metrobús para Insurgentes, vamos a ir renovando la flota, autobuses de tres carros, biarticulados, de hecho acabamos de autorizar el treceavo, teníamos 12 y está entrando en operación recientemente el treceavo y van a venir otros para aprovechar la infraestructura construida con esa visión desde el origen y para no poner en riesgo de amontonamiento, de eventual choque porque exista una muy pequeña fracción de segundos entre una unidad y otra, tenemos que cuidar la frecuencia.

Entonces, respetar la frecuencia de no más de 45 segundos entre una unidad y otra, solamente lo podemos hacer si al mismo tiempo aumentamos la capacidad con autobuses biarticulados, que es el proyecto para Insurgentes en el proceso en el que tengamos qué renovar la flota de los 7 a los 10 años a partir de su inauguración.

En el caso de la Línea 3 quiero reiterar, diputado, que vamos a mantener el diálogo, la negociación, no es el afán de gobierno democrático violentar derechos de nadie, y por ello es que en esta línea se aporta el mayor número de concesionarios que las líneas anteriores, o sea en las líneas anteriores, en

los dos casos anteriores, le voy a dar los datos, en la primera etapa de Insurgentes se incorporaron 262 concesionarios, en la Prolongación se incorporaron 137, en el Eje 4 en la segunda línea del Metrobús 279 transportistas. Ahora en el Eje, en la Línea 3, 430, aún y cuando en el caso de Insurgentes la relación de usuarios por cada concesionario es de 1 mil 087 usuarios por cada concesionario, y en el Eje 1 Poniente será solo de 287.

Aún habiendo esta desigualdad de usuarios en estas líneas, estamos haciendo el esfuerzo de garantizar la incorporación de 430 transportistas que tienen un ofrecimiento en el caso de quien tiene un microbús mensual, garantizado de por vida de 8 mil pesos y quien tiene un autobús, igualmente una garantía mensual de por vida de 12 mil pesos.

Entonces no hay acuerdo, pero estos son los datos, son elementos que están en la mesa de la negociación y obviamente estamos dispuestos a valorarlos con mucha responsabilidad, buscando necesariamente la concertación.

En el caso de Tacubaya-Santa Fe, ya no quisiera extenderme más, he narrado la experiencia, subrayo que la opción Metrobús tiene las graves dificultades que he mencionado, pero subrayo también que hay coincidencia en que vamos a tomar medidas pronto para aliviar a la movilidad de el deseo de viaje a la cuenca del poniente que va de Tacubaya y del Metro Observatorio a Santa Fe y a Cuajimalpa, no sólo a Santa Fe, ojo, Sino hasta Cuajimalpa, pero eso requiere estudios concretos, estudios puntuales y alternativas perfectamente verificadas en cuanto a su sustentabilidad.

Obviamente, efectivamente tiene usted razón. Es importante que haya apoyo y subsidio federal, o sea los proyectos que están en el FONADIN son proyectos de la mayoría de Estados del resto del país, no hay proyectos nuestros. Vamos a presentar proyectos y ojalá el FONADIN y con el apoyo de todas las fracciones podamos conseguir apoyos para estudios y para concretar alternativas de movilidad. No va a haber una sola alternativa de movilidad, o sea tiene que mantenerse a lo mejor después de la Línea 12 del Metro a lo mejor ya va a ser difícil volver a hacer más líneas, pero tenemos que repensar ampliar y mejorar la conectividad de las existentes, porque hay líneas totalmente subutilizadas, la 4, la 5, la 6, incluso la 7, que tiene número de

pasajeros que no justifican la infraestructura que se hizo de Metro en esas líneas, a lo mejor tenemos que trabajar en eso, a lo mejor tenemos que acelerar lo de las líneas del Metrobús, los corredores sólo manejados por transportistas y algunas otras cuestiones que estamos definiendo. Y obviamente subrayo que eso será más lento si es sólo con los recursos de la ciudad, lo cual no solamente es insuficiente sino, subrayo, es injusto, es injusto que solamente con los recursos propios la Ciudad de México haga este proceso de renovación de la movilidad que no tiene precedentes en el país.

Hay esfuerzos importantes. Hay esfuerzos en León, que acaba de inaugurar su segunda línea de Optibús, hay esfuerzos en Guadalajara, pero no tienen el tamaño, no tienen la inversión todavía en estas ciudades y en el resto del país de la inversión económica que tiene la Ciudad de México, y en esa medida requerimos apoyos, como se apoya a un transporte que es federal y local, como es el suburbano.

El tren suburbano, que ustedes conocen llega a Buenavista, ya lleva consumido un apoyo de 750 millones de un fondo global de 1 mil 500, ¿por qué?, porque la alimentación de las rutas del Estado de México nunca se han concretado. Se comprometió cuando se diseñó el tren suburbano, luego se hizo el ejecutivo, luego se hizo la obra y luego ya lleva más de 1 año operando y la obligación de que las rutas del Estado de México alimenten el tren suburbano nunca se concretó. Eso le está costando al Erario Público Nacional ya 750 millones de pesos al día de hoy que estoy compareciendo aquí con ustedes.

Que se nos transfieran recursos parecidos, ¿para qué?, para otros proyectos que alivien zonas angustiadas en materia de vialidad y en materia de movilidad.

Es lo que yo le podría contestar y por su pregunta y sus opiniones le doy mis más sinceras gracias, señor diputado Guillermo Sánchez.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Guillermo Sánchez Torres.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO SÁNCHEZ TORRES.- *(Desde su curul)* Camarada Armando Quintero, yo no le voy a dar ninguna calificación, no soy profesor, para eso hay que estudiar.

Creo que la mejor calificación nos la han dado los ciudadanos que por 3 años han refrendado los gobiernos de izquierda.

Muchas gracias, Armando, por tus respuestas.

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

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

Compañeras y compañeros diputados:

Al final de mi informe hablé de dos hechos que me parecen fundamentales. Necesitamos para mejorar y ampliar en el menor tiempo posible la transformación de la movilidad de la ciudad, como un elemento de justicia social, como un elemento que viene a ser importante en la competitividad en tanto que los trabajadores de todo tipo que utilizan el transporte colectivo, gubernamental o concesionado, inviertan el menor tiempo posible de su domicilio al trabajo y del trabajo a su domicilio, en términos de que las vialidades que tenemos y que tienen límites por las condiciones urbanas que ya tiene y que no hay remedio en ello la Ciudad de México, y por que es fundamental para la calidad de vida de todos los 22 millones de usuarios de la zona metropolitana que requieren del transporte colectivo, público o concesionado, necesitamos un nuevo contrato social. ¿Por qué? Porque requerimos, subrayo, la necesidad de apoyos federales para acelerar esta modernización del transporte colectivo masivo en la Ciudad de México.

Requerimos que el Gobierno de la Ciudad mantenga el compromiso de continuar ampliando la inversión en el Metro, en los corredores de Metrobús, en los corredores de transporte y concretar la totalidad de la transformación del servicio individual de pasajeros, que es el taxi.

Necesitamos también el compromiso de los usuarios, necesitamos que los usuarios también hagan su aporte, que no quieran bajar en donde vive o en la tienda o en donde trabaja, sino que respetemos y vayamos a la consecuencia de las paradas exclusivas.

Necesitamos carriles confinados. Necesitamos tarjeta de prepago. Necesitamos tecnología para identificar el control del acceso a los transportes y de los transportes mismos. Necesitamos un mando único en la totalidad del transporte y eso solamente se logra con la integración. No es posible con esta diversidad de modos de transporte organizados de manera independiente cada uno, con tarifas diferenciadas: 2 pesos RTP, 3.50 el microbús, 4 pesos los autobuses, 4.50 los nuevos autobuses de los corredores, 5 pesos el Metrobús, son demasiadas tarifas; necesitamos una tarifa única que haga que los subsidios se concentren, no desaparezcan sino se concentren y se optimicen de mejor manera privilegiando la movilidad y no al modo de transporte.

Todos estos son objetivos en torno a los cuales estamos trabajando con las medidas que se están tomando, muchos de ellos parecen lejanos, parecen un sueño, pero al final del día la humanidad se ha movido con base en los sueños y el nuestro es garantizar que la Ciudad de México pueda tener un transporte como lo tienen las grandes ciudades: Madrid, Londres. Acabamos de estar todos los responsables del transporte en Seúl, en Corea, que no es una ciudad del primer mundo pero que tiene un transporte de primer mundo.

La Ciudad de México puede, debe tener un transporte de primer mundo y eso solamente lo vamos a lograr con estas medidas: integración total del transporte en una sola identidad, en paradas exclusivas, en carriles exclusivos, con la tarjeta de prepago, con tecnología de identificación y control de todos los transportes y de los pasajeros que utilizan los transportes. Necesitamos la generosidad de todos para lograr esto.

Necesitamos superar los intereses particulares o de grupo para poniendo por encima los intereses y la visión de la ciudad avanzar en esta visión, en esta medida.

De nuestra parte queremos decirles que vamos a tener la voluntad de mantener el pie puesto en el acelerador para que de aquí a 2012 la transformación de la movilidad no va a estar igualada con tres o cuatro décadas anteriores, sino que habremos de poder, y estoy seguro de ello, rendir cuentas de que en un sexenio se duplicaron y mejoraron todos y cada uno de los números que identificaban la movilidad de la ciudad.

No por un asunto de privilegio de una o de dos personas que son los responsables de esto, que es el Jefe de Gobierno como cabeza de la ciudad, o del Secretario que le toca operarlo, sino como asuntos urgentes, de equidad social, porque no es justo que los que menos tienen sean los que más tiempo tarden en el traslado de su casa al trabajo; que los que menos tienen sean los que paguen más en transportes porque hacen varios transbordos, el promedio de tres o cuatro transbordos, que les lleva a erogar el 20 ó 25% de su salario.

Por equidad social, por visión social, por política social requerimos transformar el transporte, pero no sólo por visión social, que es fundamental y es la huella digital que caracteriza a este gobierno, sino por competitividad, como decía el diputado Guillermo Sánchez, para que esta ciudad sea moderna, sea segura, que requiera la gente no usar el vehículo particular porque tiene Metro, porque tiene Metrobús, porque tiene corredores o taxis seguros, rápidos, no contaminantes, y estamos comprometidos a que eso se haga en el menor tiempo posible.

Si ustedes diputados nos ayudan con leyes, con reglamentos, con presupuesto local y con solicitudes para conseguirlo federal, yo les aseguro que las cuentas que habremos de rendir en materia de movilidad serán las mejores que se hayan dado en 4 ó 5 décadas. Ese es un compromiso que está en curso.

Todos los datos y hechos son verificables y están a la vista y a la luz de todos y obviamente no estamos diciendo en ningún momento que ya este es el mundo de Disneylandia, no. Hay mucho por hacer, hay muchos retos, hay muchos problemas, hay muchos intereses que hay que vencer y superar, y nosotros estamos comprometidos con el cambio de la Ciudad y estamos dispuestos a aportar nuestra experiencia, nuestra voluntad, nuestro valor y nuestra decisión para hacerlo.

Ojalá en todo esto podamos coincidir todos los intereses aquí representados y será para tener una Ciudad con equidad, con competitividad y con una movilidad envidiable por lo menos en América Latina.

Muchas gracias por su atención y su asistencia.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario. Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece al licenciado Armando

Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, su asistencia a esta sesión, así como las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece también a los invitados su asistencia a esta sesión, y se solicita a la comisión designada acompañar al licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, a su salida del Recinto cuando así desee hacerlo.

Se solicita a las diputadas y diputados permanecer en sus curules a efecto de dar continuidad con el orden del día.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Como siguiente punto del orden del día y de conformidad con lo establecido en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 10 fracción XX de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 147 del Reglamento para su Gobierno Interior y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el Pleno el 30 de septiembre del año en curso, en la presente sesión se llevará a cabo la comparecencia del maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal.

Para tal efecto y para acompañar al interior del Recinto al maestro Armando López Cárdenas, se designan en Comisión de Cortesía a los siguientes diputados: diputado Raúl Antonio Nava Vega, diputado Juan Pablo Pérez Mejía, diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco, diputado Mauricio Tabe Echartea, diputada Valentina Valia Batres Guadarrama, diputado Víctor Hugo Romo Guerra. Se solicita a la Comisión cumpla su cometido.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

LA C. DIPUTADA LIA LIMON GARCIA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Sí, con qué objeto.

LA C. DIPUTADA LIA LIMON GARCIA.- *(Desde su curul)* Para solicitar que con el fin de guardar orden en este Recinto no se permita la entrada a invitados a esta fila como no se permite la entrada a los medios de comunicación desde hace tiempo. Para eso están las filas de arriba y para eso están las corraletas.

EL C. PRESIDENTE.- Diputada tomo nota del comentario. Estaremos vigilantes de que se guarde el orden en la sesión y se girará la instrucción respectiva a la Oficialía.

LA C. DIPUTADA MARIANA GOMEZ DEL CAMPO GURZA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué objeto, diputada Mariana?

LA C. DIPUTADA MARIANA GOMEZ DEL CAMPO GURZA.- *(Desde su curul)* Simplemente para comentarle que sí considero importante que los servidores públicos se comporten y también que se defina si van a poder entrar a la

comparecencia por un lado, y si no a la primera que no se comporten como deben de hacerlo, para afuera.

Gracias diputado.

EL C. PRESIDENTE.- Se toma nota.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS MUÑOZ SORIA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Diputado Muñoz Soria.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS MUÑOZ SORIA.- *(Desde su curul)* Me preocupa el tema amenazante de las intervenciones de dos diputadas de Acción nacional. Creo que los que debemos de mantener la cordura siempre somos las diputadas y los diputados. Creo que no es adecuado que se impida el ingreso a este Recinto a funcionarios públicos que acompañan al Secretario de Finanzas. Nosotros tendremos que dar el ejemplo y les pediremos que no incurran en alguna actitud de esa naturaleza, pero no podemos coartar el ingreso en este momento.

EL C. PRESIDENTE.- Se toma nota diputado.

LA C. DIPUTADA MARIANA GOMEZ DEL CAMPO GURZA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Sonido a la curul de la diputada, por favor.

LA C. DIPUTADA MARIANA GOMEZ DEL CAMPO GURZA.- *(Desde su curul)* Muy amable, Presidente.

Yo en ningún momento mencioné al Recinto Legislativo que no estuvieran presentes en la comparecencia, en ningún momento se mencionó así, simplemente que se comporten los servidores públicos tal y como lo hacemos los diputados de esta Legislatura y sobre todo, Presidente, me refiero a la hilera que está detrás de la tercera fila de las curules. ¿Por qué? Porque hace un momento en la comparecencia anterior todos pudimos observar este altercado entre diputados y servidores públicos y la verdad es que es una pena que esto se dé y no podemos permitir que pudiese ocurrir o pasar a mayores en ninguna comparecencia en este Recinto.

Muchas gracias Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias diputada.

LA C. DIPUTADA LIA LIMON GARCIA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Diputada Lía Limón.

LA C. DIPUTADA LIA LIMON GARCIA.- *(Desde su curul)* Por alusiones personales.

Primero aclarar que nunca amenazamos ni la diputada Gómez del Campo ni yo.

Lo que se debe guardar en este Recinto es orden. Hace tiempo se pidió que los reporteros no pudieran pasar a esta parte justamente con el fin de guardar orden. Ese fin no se cumple cuando hay una fila de funcionarios que parecen porra y porros.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS ZARRAGA SARMIENTO.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Diputado Juan Carlos Zárraga y posteriormente el diputado Muñoz Soria.

Sonido a la curul del diputado Juan Carlos Zárraga.

EL C. DIPUTADO JUAN CARLOS ZARRAGA SARMIENTO.- *(Desde su curul)* Con su venia diputado Presidente.

En ningún momento los diputados del Partido Acción Nacional estaremos de acuerdo en que ningún miembro de los 66 diputados que representan esta Soberanía sean amenazados o insultados o intimidados por cualquier tipo de persona. Yo creo que en principio de cuentas como personas nos merecemos respeto, independientemente de la función que cada uno desempeñemos.

En ese sentido, diputado Presidente, yo le solicito de la manera más atenta, para salvaguardar el orden, la armonía y el nivel de debate que debe de prevalecer en esta Asamblea Legislativa, que como un acto de congruencia podamos tener nada más en esta zona únicamente a diputados y que también los diputados nos comprometamos a que nos nuestros asesores o personas que nos vienen a ver, respeten el orden y no entren a esta zona y de esa manera podemos llevar en armonía las sesiones y las comparecencias.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS MUÑOZ SORIA.- *(Desde su curul)* Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Antes de usted diputado Muñoz Soria, estaba la diputada Lizbeth.

LA C. DIPUTADA LIZBETH EUGENIA ROSAS MONTERO.- *(Desde su curul)*

Sí, Presidente. Yo lo único que les quisiera pedir a mis compañeros diputados por su conducto es que seamos congruentes. La actitud y el comportamiento también debe de venir de nosotros, y son los asesores de atrás y los que tenían arriba del grupo parlamentario al que ustedes corresponden, que estaban constantemente gritando y haciendo escándalo. Entonces seamos verdaderamente congruentes y asumamos una actitud de respeto.

Si quieren respeto, empiecen por darlo, pero no podemos decir que porque somos diputados somos diferentes a los demás. Creo que también ahí ustedes tienen qué tomar una actitud más seria y más profesional.

Si el Presidente considera que los servidores públicos de las Secretarías no estén atrás de nosotros, finalmente es decisión de la Presidencia, me parecería que fuera correcto, pero también pongan en orden a sus asesores que parecen paleros, con todo respeto.

EL C. PRESIDENTE.- El diputado Muñoz Soria y posteriormente el diputado Leonardo Urbina.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS MUÑOZ SORIA.- *(Desde su curul)* Solamente insistir en que por la investidura que tenemos, diputada Lía Limón, creo que ese lenguaje no debe ser utilizado en este Recinto.

Yo insistiría, no hagamos un diálogo, hemos acordado un formato, hasta ahorita han podido ingresar funcionarios que acompañan a los comparecientes. Yo le planteo, diputado Presidente, que sigamos ya con la sesión, que se permita el ingreso y continuemos con esto.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Diputado Leobardo Urbina, posteriormente la diputada Lía Limón.

Sonido a la curul del diputado.

EL C. DIPUTADO LEOBARDO JUAN URBINA MOSQUEDA.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Coincido con los diputados que nosotros tenemos o debemos de ser respetuosos con los funcionarios, pero no debemos de permitir que ningún funcionario porque se le digan sus verdades, insulte y sobre todo que traiga gente de choque para insultarnos a los diputados.

Todo lo que yo estuve hablando, estuve recibiendo insultos por la gente del señor Secretario. Si los demás funcionarios vienen y traen a su gente y son respetuosos con nosotros, creo que van a encontrar lo mismo, de lo contrario creo que cualquier diputado se ofendería si lo ofenden.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Diputada Lía Limón.

LA C. DIPUTADA LIA LIMON GARCIA.- *(Desde su curul)* Nada más agregar que yo no estoy proponiendo que se cambie el formato de la comparecencia, esto no modifica el formato de la comparecencia, el formato lo cambiaron ustedes. Eso hace que se respete y se guarde orden en el Recinto, es incómodo y es molesto estar escuchando atrás a gente expresándose con faltas de respeto hacia diputados que están posicionando o que están manifestando su postura o haciendo preguntas. Por eso insisto en que para eso está toda esa parte del Recinto, para los invitados.

Si es que el Secretario necesita, como puede necesitar y se entiende, un par de personas que lo asesoren a la hora de la comparecencia, que se establezcan un par de personas, no tiene por qué estar esta fila llena de invitados, que además no saben comportarse.

Así se les prohibió la entrada a esta parte a los reporteros para guardar el orden en el Recinto. Con el mismo objeto y en el mismo sentido, se debiera prohibir la entrada a invitados en las comparecencias, hay una amplia, una serie de sillas allá donde se pueden sentar.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada. Esta Presidencia toma nota de los comentarios vertidos por los diputados e instruye a la Oficialía Mayor para que a través de su área de Resguardo, a la primera falta de conducta de los asistentes, haga el orden en el Pleno.

Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, da la más cordial bienvenida al maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno Distrito Federal. Asimismo, se agradece su presencia en esta sesión de todos los distinguidos invitados que hoy nos acompañan.

Para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, hasta por 10 minutos, harán uso de la Tribuna los siguientes diputados y diputadas: diputado Raúl Antonio Nava Vega, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Mauricio Tabe Echartea, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional; diputada Valentina Valia Batres Guadarrama, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al diputado Raúl Antonio Nava Vega, grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. DIPTUADO RAÚL ANTONIO NAVA VEGA.- Con su venia, diputado Presidente.

Maestro Armando López Cárdenas, titular de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, sea usted bienvenido a esta Asamblea.

Invitados y medios de comunicación, también sean bienvenidos.

La fracción del Partido Verde Ecologista de México, primeramente y bajo un ánimo crítico, pero siempre con una postura propositiva, ha revisado el informe que amablemente se nos hizo llegar en tiempo y forma, en el cual se reconoce el trabajo que en diversas áreas de su competencia se ha ejecutado satisfactoriamente. Sin embargo, también estamos conscientes que hace falta redoblar esfuerzos en diversos temas como los ingresos públicos por entidades federativas.

La Ciudad de México resulta la entidad pública más productiva del país, sería en el contexto latinoamericano la 7ª economía regional por sí sola.

Como comentó recientemente el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, pese a ello recibe sólo 9 centavos de los 100 que envía la Federación anualmente. Esto lleva a problemas financieros a la gran urbe, no por el manejo de sus finanzas, con las cuales en los términos normativos federales y locales actuales usted ha logrado resultados satisfactorios, sino por aquellos proyectos de inversión que quedan trancos, pendientes por falta de recursos económicos.

El Gobernador de Nuevo León recientemente se quejó, ya que, cito: El Estado sólo recibe 40 centavos de cada peso que aporta la Federación. Nos gustaría vernos en ese espejo, tendríamos casi 300 por ciento más de participaciones federales.

10 años son los que los ingresos de la Ciudad Capital del país se han visto afectados en virtud de las decisiones del Gobierno Federal. El Jefe de Gobierno señaló que esto puede continuar, lo que suponemos que puede ocurrir en esta negociación es restringir todavía más los recursos que necesita el Distrito Federal para terminar sus obras y las iniciativas que se han tomado.

El grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal hace patente su más decidido apoyo para que esto no siga sucediendo.

Los recursos faltan y hay que traerlos de donde se encuentren, se aplicarían a obra pública pendiente, al Programa de Cámaras de Videovigilancia, a Proyecto Bicentenario Ciudad Segura, en el que faltan alrededor de 3 mil; se atenderían viviendas en riesgo de protección civil y el mantenimiento de las escuelas de educación básica; igualmente la terminación de la Línea Dorada, la obra pública más grande del país.

No se debe avalar la decisión de asignación de recursos a través de una fórmula política en contra de la ciudad que limite la posibilidad de inversión, la calidad de los servicios y obligue a hacer obra pública más lenta y por más ineficiente en apariencia.

Analizando el documento en cuestión, resulta ineludible el hecho que el Distrito Federal ha llegado al momento histórico en el que debe redoblar esfuerzos y

tareas a fin de actualizarse. No es posible que por ser la entidad más productiva del país, junto con Nuevo León, Querétaro y Aguascalientes, se nos restrinja más el acceso a los recursos federales.

Resulta trascendente que la Secretaría de Finanzas en un marco de responsabilidad social de la inversión ha establecido como tarea fundamental un mayor esfuerzo recaudatorio sin incrementar los costos de la administración tributaria y la obtención de los recursos necesarios para infraestructura pública a favor de amplios sectores sociales de la población, reconociendo su capacidad para promover nuevas formas de financiamiento.

El esfuerzo recaudatorio ha tenido como premisa fundamental el cumplimiento por parte de los ciudadanos de contribuir al gasto público, una ciudadanía más cercana a su gobierno que sabe que sus recursos son aplicados al beneficio común.

La promoción de una cultura de contribuyente y las nuevas estrategias de financiamiento sin olvidar las facultades fiscalización han permitido obtener, aumentar y canalizar los recursos que satisfacen las necesidades de los habitantes de la Ciudad de México.

Los recursos públicos permiten avanzar en acciones para elevar la calidad de vida de los capitalinos, dotar de apoyos necesarios a grupos vulnerables, incrementar la seguridad pública, preservar el medio ambiente, mejores vialidades, procurar el mantenimiento y la ampliación de las redes hidráulicas y el mantenimiento de los sistemas de drenaje y alcantarillado.

Las estrategias en conjunto han contribuido a la generación de las condiciones que incentivan el ingreso presupuestal, la inversión y el empleo, la atención a los sectores más vulnerables y llevar a cabo programas con el mayor impacto social y económico para lograr el mejoramiento de nuestra sociedad. El esfuerzo ha sido importante pero insuficiente también.

Nuestro grupo parlamentario en esta V Legislatura advierte logros importantes en los esfuerzos realizados por la Secretaría de Finanzas en temas tan importantes como protección al ingreso familiar y una atención de calidad al contribuyente, mayores recursos para la ciudad, nuevos ordenamientos fiscales e innovaciones presupuestales, ejecución eficiente del gasto, fomento a la

inversión productiva y transparencia y rendición de cuentas, por lo que tenga seguridad, Secretario, que estaremos atentos a las iniciativas que esta dependencia a su digno cargo envíe a esta Legislatura, cuidando siempre que se respeten los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Se reconoce igualmente el esfuerzo de la modernización, el desarrollo de sistemas informáticos para el manejo y administración de la información, así como el programa para modernizar 21 oficinas tributarias de la ciudad para atender a los más de dos millones de contribuyentes que acuden a estas instalaciones.

Es necesario dar un trato digno y cómodo al contribuyente y terminar con la imagen de una administración fuera del avance tecnológico y moderno. Es también digno de aplauso el proyecto de modernización y simplificación de trámites, que redujo de 15 días a 15 minutos el tiempo para la obtención de constancias de adeudo y certificaciones de pago.

De acuerdo al inadecuado marco legal actual, los ingresos del Distrito Federal, desde la óptica del recaudador, han aumentado. En los últimos 4 años se pasó de 103.2 miles de millones de pesos, en 2006, a 126.6 miles de millones en 2009, incremento de 6.6%.

La recaudación por impuestos durante el periodo de enero a julio de 2010 sumó 14,265.7 millones de pesos, es decir un avance de 108.6% respecto a lo programado para el periodo, registrándose un aumento de 107.6% en términos reales respecto a lo observado en el mismo periodo del año anterior.

El Partido Verde a través de su bancada levanta la voz refrendando en esta Tribuna su compromiso a favor de toda propuesta o iniciativa de ley.

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- *(Desde su curul)*
Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Un momento, diputado. ¿Con qué objeto, diputado Suárez Vivanco?

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- *(Desde su curul)*
Gracias, diputado Presidente. Nada más solicitar el respeto a la comparecencia del Secretario de Finanzas, una rectificación de quórum por favor.

EL C. PRESIDENTE.- Se solicita se abra el Sistema hasta por 5 minutos.

(Verificación de Quórum)

EL C. DIPUTADO OCTAVIO GUILLERMO WEST SILVA.- *(Desde su curul)*
Diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué objeto, diputado West?

EL C. DIPUTADO OCTAVIO GUILLERMO WEST SILVA.- *(Desde su curul)*
Mire, señor Presidente, con base o con fundamento en el artículo 124 y atento a lo que señala el artículo 122: *Ningún diputado podrá ser interrumpido cuando se encuentre en uso de la palabra, salvo por el Presidente para advertirle que se ha agotado el tiempo, exhortarlo a que se atenga al tema a discusión, llamarlo al orden cuando ofenda a la Asamblea o a alguno de sus miembros o para preguntarle si acepta contestar alguna interpelación que desee formularle otro diputado.* Ruego a usted apegarse a lo que dice el Reglamento y no volver a interrumpir a un orador, salvo por las causales del artículo 122.

EL C. PRESIDENTE.- Se toma nota, diputado. Continúe, por favor, diputado Nava.

EL C. DIPUTADO RAÚL ANTONIO NAVA VEGA.- Gracias, diputado Presidente.

El Partido Verde, a través de su bancada, levanta la voz refrendando en esta Tribuna su compromiso a favor de toda propuesta o iniciativa de ley que refuerce la lucha por la autonomía financiera del Distrito Federal, por lo que reconocemos el trabajo realizado por usted y su equipo durante este periodo, exigiéndole respetuosamente y bajo un ánimo de compromiso mutuo el reforzar en el ámbito de sus atribuciones acciones que resulten en una Ciudad más sana, más verde, más sustentable, pues sólo mediante el equilibrio entre crecimiento económico, inclusión social y preservación del medio ambiente el gobierno puede incidir directamente en el incremento de la actividad económica que lleve a una mejora en la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Recordemos que el medio ambiente no tiene colores, por lo que es fundamental destinar recursos a este rubro, sobre todo ante el fenómeno del cambio climático que es uno de los más grandes retos a los que se enfrenta

hoy la humanidad, habiéndose dejado sentir en el Distrito Federal sus efectos al modificarse la intensidad y la temporalidad de las lluvias. Es urgente implementar mayores medidas de mitigación y adaptación en este rubro y ello requiere recursos.

Maestro Armando López Cárdenas, titular de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, muchas son las áreas de acción en las cuales esta honorable Secretaría tiene injerencia, razón por la cual es irrefutable el criterio de no sólo mantener, sino perfeccionar los procesos de evaluación de los funcionarios que ahí participan, así como también el mejorar día a día la vigilancia, calidad y ejecución de los servicios que ahí se prestan a los ciudadanos.

Es por ello que el Partido Verde Ecologista de México reconoce que esta labor corresponde no a unos cuantos, sino a todos nosotros en cada una de nuestras esferas de competencia. Aplaudimos los trabajos y acciones emprendidas por esta Secretaría de Finanzas y al mismo tiempo refrendamos nuestro apoyo en cada programa, iniciativa o acción en beneficio de nuestra Ciudad y sus habitantes.

Por su atención, señor Secretario, muchas gracias.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos, al diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PÉREZ MEJÍA.- Con su venia, diputado Presidente.

Maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, bienvenido a esta Asamblea Legislativa.

Hemos sido convocados para conocer los avances en materia de política fiscal de la Ciudad Capital. En representación del grupo parlamentario del Partido del Trabajo, quiero señalar que no buscamos criticar sin argumento, pero tampoco emitiremos elogios inmerecidos, toda vez que esas posiciones las realizarán otros grupos parlamentarios seguramente.

Nos sumamos desde esta Tribuna al llamado al Congreso de la Unión para que autorice un presupuesto justo y equitativo para la Ciudad de México. Tenemos una necesidad urgente de cambiar el modelo económico discriminatorio e inequitativo de distribución de los recursos impuestos desde la Federación.

La Ciudad requiere mayores recursos en educación, salud y cultura para los niños y jóvenes y necesitamos reforzar los programas sociales que han permitido combatir la deserción escolar, la exclusión, los niveles de violencia, la desarticulación de las comunidades, fortalecer los programas como el de *Prepa Sí, Madres Jefas de Familia, Medicamentos Gratuitos, Comedores Comunitarios, Mejoramiento Barrial, Pensión Universal de Adultos Mayores y Vivienda de Interés Social*, por sólo mencionar algunos de los más significativos.

Hoy en día es muy frecuente escuchar discursos sobre la importancia de contar con presupuestos gubernamentales suficientes y con una asignación equitativa para hacer frente a las necesidades de cada localidad.

Es necesario con mencionar que contar con presupuesto suficientes y que además sean crecientes seguros avances logrados, es una necesidad impostergable.

Las características de nuestra Ciudad nos llevan a recibir día con día una población flotante actualmente superior a los 5 millones de personas, pero la tendencia poblacional nos señala que en unos años la población flotante en el Distrito Federal será igual o superior a los habitantes de la Ciudad Capital.

Es por ello que nosotros consideramos necesario realizar una planeación presupuestal con prospectiva, un enfoque presupuestal de largo plazo, visionario, que no sólo atienda los problemas inmediatos o del año siguiente, un presupuesto que prepare el camino para la planeación y atención de necesidades futuras.

Un punto a resaltar es nuestra población infantil. De cero a cinco años requiere la atención de diversos satisfactores y para ello debemos contar con datos o elementos básicos que nos permitan en los distintos órdenes de gobierno diseñar estrategias y políticas públicas que les brinden una mejor calidad de vida.

La población infantil que hoy tenemos tendrá en unos años la necesidad de acceso a los servicios educativos, de salud y debemos en consecuencia realizar acciones presupuestales de prospectiva que permitan satisfacer sus necesidades.

La población juvenil que hoy tenemos es la más grande. Sin embargo no hemos sido capaces de aprovechar el bono demográfico para expandir las curvas de la frontera de posibilidades de producción para generar mayor riqueza y esto seguramente traería mejores condiciones de vida para este sector de la población.

Actualmente porque no se tuvo una visión de mediano y largo plazo como política pública tenemos a más de dos millones de jóvenes que ni trabajan ni estudian, como consecuencia de un modelo económico que impera hoy en día a nivel federal.

La política hacendaria debe ser trazada con perspectiva de derechos humanos y de equidad de género. Observamos que el informe que nos ha presentado mantiene como objetivo central la modernización de la gestión financiera mediante una mejora en la recaudación y mayor eficiencia en el gasto.

La aplicación de una política de fomento y un marco de responsabilidad social en la inversión teniendo como premisa el cumplimiento por parte de los ciudadanos de contribuir al gasto público.

Reconocemos así los logros en materia de modernización y actualización impositiva; la ampliación presupuestal a los principales programas sociales, las disminuciones fiscales en materia de predial y de agua, la reducción en materia de gasto de gobierno, pero también debemos recordar y reconocer que todavía falta mucho por hacer en materia social.

La Ciudad es el principal contribuyente del país pues aporta más del 55 por ciento de la recaudación federal participable, sin embargo la política fiscal inequitativa ha dejado a los habitantes del Distrito Federal en un estado de indefensión.

Este acto discriminatorio contra el Distrito Federal ha sido ejercido por el gobierno federal de manera recurrente. En principio pasó prácticamente inadvertido en los años 90 debido a que el Distrito Federal era una

dependencia más del Gobierno Federal; pero en el año de 1997 los ciudadanos del Distrito Federal por primera vez ejercimos el derecho a votar a nuestros gobernantes y como consecuencia o castigo por parte de la Federación los recursos federales a los que tenemos derecho dejaron de fluir.

Las participaciones que recibía el Distrito Federal a principios de los años 90 eran ligeramente inferiores a su aportación al PIB; en 1990 aportaba el 22.7 y recibía el 20.9.

Si bien su aporte al PIB se mantuvo relativamente estable en torno al 23 por ciento mencionado, sus participaciones empezaron a ser reducidas en los primeros años de los 90, hasta llegar al 15.7 en 1994, al 13 por ciento en 2002 y al 12.3 por ciento de 2008, según datos del INEGI y la propia Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

El daño causado al Distrito Federal no fue retribuable en participaciones como debería ser por su producción. Cálculos realizados en 2008 en la publicación *Análisis económico de la descentralización educativa en México* de la propia Secretaría de Educación Pública del Distrito Federal, estima que entre 1990 y 2008 al DF se le quitaron cerca de 347 mil millones de pesos a precios constantes del 2006.

Señalo lo anterior porque si aspiramos a lograr una ciudad con equidad, incluyente y de respeto con las minorías, donde los derechos de toda y todos sus habitantes sean respetados y satisfechos a cabalidad, se requiere un gasto público creciente pero sustentable.

Vivimos en una ciudad que según los resultados definitivos de los censos económicos 2009, aporta el país el 14.9 por ciento de personal ocupado y su producción bruta total es el 19 por ciento; seguida muy lejos, pero muy lejos, el Estado de México con un 8.3 por ciento.

Vivimos en una ciudad y con la última modificación del INEGI del 2007, que fue el último año que les agregó el Producto Interno Bruto por Estado, según esta institución, nuestra participación se redujo del 20 al 17.5 por ciento del Producto Interno Bruto, con lo que está volviendo a castigar a la ciudad, ya que esta situación reduce el monto de las participaciones federales a que tiene derecho.

Por lo anterior, debe considerarse la creación de metas fiscales basadas en la planeación de largo plazo. Es necesaria la reorientación de recursos hacia programas con mejores beneficios socioeconómicos y sociales para la población en general.

Necesitamos que nuestra autoridad financiera promueva una férrea defensa de los derechos de las y los capitalinos para contar con un presupuesto digno, con participaciones federales dignas que contribuyan al desarrollo integral de la ciudad.

Debemos de poner sobre la mesa el costo de la capitalidad en una ciudad que históricamente es la más importante del país y que constituye el centro político, económico y cultural de la República Mexicana.

Es el momento de resarcir al Distrito Federal del trato fiscal arbitrario y discriminatorio al que se ha sometido, presentar las bases para que el Estado Democrático que hemos construido en el Distrito Federal siga avanzando en un desarrollo justo, incluyente y productivo a favor de los habitantes de nuestra gran ciudad.

En este año, señor Secretario, realizaremos en la Ciudad de México un ejercicio democrático que permitirá a los ciudadanos que participen en el proceso de integración de los comités vecinales, participar en el ejercicio del presupuesto participativo en beneficio de sus comunidades, y para tal efecto consideramos que la participación de la dependencia a su cargo jugará un papel central en la reconstrucción del tejido social, en gran medida gracias a la participación de los ciudadanos en los asuntos de su comunidad.

Nos preocupa fuertemente que el proyecto de presupuesto que envió el Gobierno Federal al Congreso de la Unión, se contemple una disminución de 4 puntos porcentuales destinados para educación básica en el Distrito Federal, lo cual en número representa cerca de 5 mil millones de pesos.

Finalmente y para concluir, estamos conscientes que manejar las finanzas de una ciudad como la nuestra no es una tarea fácil, toda vez que su tarea no se limita a la captación de recursos, también le corresponde optimizarlos y distribuirlos de una manera que permita satisfacer las necesidades de la población, que en la Ciudad de México esta población tiene acceso a 450

programas sociales que le han permitido reconstruir el tejido social y hacer frente de una mejor manera a la política económica impuesta a nivel mundial, pero aquí en México avalada en todos sus términos por la Federación.

Lo exhortamos a emprender acciones legales que estén a su alcance para la argumentación y defensa del presupuesto que requiere la Ciudad de México al Congreso de la Unión.

Necesitamos un presupuesto que no sólo atienda los problemas de hoy, sino que prevenga las nuevas necesidades del futuro. La defensa del presupuesto de la ciudad es una tarea que nos compete a todos.

Es cuanto, diputado Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Tiene el uso de la Tribuna, hasta por 10 minutos, el diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- Con su venia, diputado Presidente.

Señor Secretario de Finanzas, compañeros y compañeras:

En este acto republicano que existe por ley entre el Ejecutivo y el Legislativo como parte de la glosa del informe del Jefe de Gobierno para conocer la situación financiera de la ciudad, es preciso señalar que han pasado 4 años de gobierno en los que las finanzas se ven como claroscuras, sobre todo cuando el espectro de su ejercicio y de los proyectos financiados con deuda pública hacen su aparición.

¿Quién debería de responder nuestros cuestionamientos por la situación financiera de la Capital? No está aquí, porque se fue a educar a los menores de esta ciudad, pero usted tomó el cargo y también la responsabilidad. Esperamos no encontrarnos también con un heredero de la fatalidad que le eche la culpa a otros gobiernos del sublime detrimento de las finanzas del Distrito Federal.

Comencemos, señor Secretario.

Las finanzas públicas son la materia que le dan vida a cualquier ciudad porque es el quehacer que trata de la recaudación y el gasto, que a la vez son rubros

que sostienen la viabilidad de los proyectos de cada una de las áreas que conforman los órganos de gobierno.

En este contexto, entendemos la necesidad de hacer mayor recaudación porque las obras necesitan financiamiento, pero no por ello podemos aceptar la política de terrorismo fiscal que se ha implementado en los últimos años. Terrorismo fiscal que obliga en el pago de impuestos a los que menos ingresos tienen, que son los mismos que pagan más impuestos, pero con un menor beneficio de lo recaudado.

En las zonas consideradas medias o marginales, el pago de agua y de predial se impone bajo el argumento del embargo o de la disminución del servicio. Esos contribuyentes por lo regular están al corriente de sus pagos, mientras que quien más conoce la ley sabe que existe el término llamado *prescripción*, por lo que dejan de pagar este tipo de servicios por años y sólo hasta el momento en que quieren vender su propiedad y el Notario les exige el pago de 5 años de ambos conceptos es cuando el ciudadano paga. Yo le preguntaría a usted, señor Secretario: ¿Qué sigue pasando en esos 10, 15 o más años sin que les haya cobrado un solo peso? Eso sí, siguen creando más impuestos, más multas, más derechos, porque no hay recaudación uniforme.

Esto irremediablemente es inequitativo e injusto, ya que la recaudación que hace el Gobierno Local tiene su base en la población catalogada como media, baja y marginal.

También tenemos el asunto de la obligatoriedad de adquirir un medidor de agua a cambio de que se les aplique el derecho de la tarifa única o cuota fija a los usuarios de este tipo de servicios. Esto lo deberíamos de decir y señalar con toda la extensión de la palabra como un acto autoritario o de terrorismo fiscal, porque los usuarios beneficiados con la llamada “tarifa única” o “tarifa mínima”, deben desembolsar más de 2 mil pesos para comprar el instrumento de medición para que les hagan válido el derecho que por decreto ya es suyo.

Es ilógico obligar al contribuyente a comprar dicho medidor, toda vez que el servicio es irregular, por tandeo, y en muchos casos el suministro del agua es cada 15 días o más.

Yo le preguntaría, señor Secretario: ¿Ahora no nada más les van a medir y cobrar el agua que consumen, sino también el aire que emana de la llave cuando no hay el vital líquido?

Pregunto: ¿Esa es la manera de beneficiar a los que menos tienen?

Por otro lado, la base de tener mayores ingresos reside en saber cobrar los derechos, las aportaciones, los impuestos que ya existen, es decir, en ser eficientes en la política de recaudación, sin crear nuevos impuestos aumentar lo servicios con nuevas multas. Estamos de acuerdo que todos los que consumen agua la paguen, pero acorde a la cantidad de líquido que reciban.

Aceptamos que todos los concesionarios del transporte público de pasajeros paguen los derechos correspondientes, pero sin que haya competencia desleal, como es el caso del transporte tolerado; también que los dueños de establecimientos mercantiles paguen los impuestos que implique su negocio, siempre y cuando se evite la tramitología que disminuya la productividad.

Por ello, en el PRI creemos que si el gobierno quiere hacerse de recursos para la inversión y concretización de sus planes y proyectos, primero deberá efficientar su servicio y mejorar su política de captación sin recurrir a la coacción.

No podemos hablar de la modernización de los servicios que brinda la Secretaría o en la Tesorería si no existe una adecuada capacitación de los funcionarios públicos en trato, honradez, rapidez, honestidad y eficiencia.

¿Por qué le manifiesto lo anterior? Porque si queremos exigirle el pago oportuno de los derechos e impuestos a los contribuyentes, primero debemos modernizar y actualizar el sistema de captación y registro de la Tesorería. Lamentablemente aún tenemos serios atrasos tecnológicos en esta materia que reducen la productividad de la institución.

Por otro lado, Secretario, a principios de este año el Jefe de Gobierno presentó medidas de emergencia contra el incremento de precios en 2010, que le recuerdo que fue un incremento a varios servicios y derechos que él mismo mandó como propuesta en el Código Fiscal y en la Ley de Ingresos a este órgano local. Después de estos aumentos aprobados por nosotros y necesarios para la estabilidad de la ciudad y de sus obras, lo dijo el Secretario pasado:

Vimos con asombro que el titular del Ejecutivo Local propuso diez puntos anticrisis, mismos que incluían congelamientos de tarifas, tarifas de licencias de conducir, congelamiento en trámites del Registro Civil, del Registro Público de la Propiedad, descuentos fiscales a grupos vulnerables en predial, en materia de derechos de agua y en impuestos sobre nómina, por mencionar algunos.

En este sentido, en su informe, Secretario, se señalan las cuotas y tarifas de los trámites más utilizados de los habitantes de la ciudad, se mantuvieron al nivel que tenían en 2009, pero de acuerdo a la tabla que presenta en dicho informe, según una cuota congelada en 2009 la licencia para conducir tenía un costo de 483 pesos y en 2010 de 580, es decir aumentó 97 pesos; la expedición del acta de nacimiento, acta de matrimonio, acta de divorcio y de defunción tenían un costo de 33 pesos, pero en 2010, a pesar del plan anticrisis, la cobraron en 50 pesos, o del nuevo tarjetón vehicular, donde obligan a los capitalinos a renovar este documento sin sentido ni razón.

Otro ejemplo más, señor Secretario, porque hasta el momento no acabo de entender cuál es la finalidad del plan anticrisis, el registro de hipotecas que en 2009 tenía un costo de 1,062 pesos, este año costó y cuesta 1,274 pesos. Pregunto: ¿En dónde reside el beneficio de aminorar los efectos negativos de la crisis y proteger el ingreso de las familias de la ciudad, si hace dos días el ciudadano Ebrard mencionó que en la capital no se debía dejar de cobrar la tenencia vehicular? Ésta sí hubiera sido una acción que hubiera beneficiado a por lo menos 3 millones de habitantes de la capital, pero como antitesis del proyecto mediático llamado plan anticrisis tenemos lo que es la cruda realidad. Hace una semana se anunció el incremento de 50 mil boletas de predial en el siguiente ejercicio fiscal debido a adecuaciones o construcciones no reportadas, sin mencionar 500 posibles embargos.

En su informe nos señala que la recaudación por impuestos durante enero-julio de 2010 sumó 14,267.7 millones de pesos, es decir tuvieron un avance de 108.6% respecto a lo programado para el mismo periodo del año anterior, registrándose un aumento del 7.6% en términos reales. Ante este panorama tan alentador, donde los contribuyentes han sido responsables y eso ha originado que lo recaudado sea mayor entonces, ¿por qué no se ha destinado el dinero correspondiente a las demarcaciones territoriales para la realización

de obras y de proyectos? Esto se lo cuestionamos porque siempre argumentando las autoridades delegacionales, cuando se les solicita una gestión ciudadana, que no se les destina los recursos suficientes para llevar a cabo sus programas y obras.

Tan sólo le menciono que varios de sus correligionarios fueron a la Cámara de Diputados para pedir presupuesto etiquetado, porque el gobierno local no le baja los recursos destinados para ellos.

Señor Secretario, no dudamos que los habitantes de esta gran Ciudad sean los mejores contribuyentes, que paguen sus impuestos oportunamente y aunado a las diversas aportaciones que se tienen se consolida el presupuesto que cada año se ejerce, tan sólo destinamos al producto interno bruto nacional el 25% del total; sin embargo, desde 1997 a la fecha el endeudamiento ha crecido en términos exorbitantes, pasando de 5 mil millones de pesos a casi 50 mil millones en 13 años, lo que equivale a cada capitalino nacido y los que están por nacer ya deben aproximadamente 5 mil pesos.

Esperamos que nos amplíe en su exposición el asunto de la deuda porque es de interés general, sobre todo porque para el próximo año fiscal el gobierno ya tiene contemplado cierto monto de endeudamiento. Le manifestamos que el dinero que ingresa a la Tesorería no es del Secretario de Finanzas ni del Jefe de Gobierno, es de los capitalinos que pagan sus impuestos. Por eso no se confundan en su obligación de gastarlo en obras y servicios a favor de los habitantes de la Ciudad y sí es con endeudamiento es su obligación decirnos cuál fue su distribución.

Para el PRI, es muy importante el desarrollo de la Ciudad, pero sobre todo su viabilidad es producto de finanzas sanas. Por ello es que exigimos una distribución equitativa del presupuesto y un trato justo para todos los capitalinos.

También, que los ingresos se apliquen en obras y servicios, en mantenimiento de centros de salud, educación y esparcimiento, siempre evitando el derroche y el gasto innecesario.

Evoco aquí una cita de Miguel de Cervantes Saavedra, ya para concluir, que dice lo siguiente: *Al poseedor de las riquezas no lo hace dichoso tenerlas, sino el gastarlas, y no el gastarlas como quiera, sino el saberlas gastar.*

Termino mi participación enfatizando que en el PRI le exigimos no más incrementos ni creación de impuestos, multas ni derechos para los que menos tienen, sino eficientar la recaudación de una forma equitativa y proporcional.

Por su atención, gracias.

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

EL C. DIPUTADO MAURICIO TABE ECHARTEA.- Con su venia.

Bienvenido, Secretario.

Sabemos de su reciente incorporación a la Secretaría como titular. Reconocemos su trayectoria como funcionario público, reconocemos además de su prestigio y de sus estudios. La verdad el propósito de este posicionamiento es hacer una crítica más que a la Secretaría de Finanzas, al Gobierno de la Ciudad.

Acción Nacional reconoce que no todo está mal en la Ciudad. Nuestro papel desde luego es señalar qué es lo que debemos corregir, ya será función de ustedes proponer las cosas buenas que han hecho.

Como partido de los ciudadanos vemos como prioritario elevar la calidad de vida de los capitalinos, que va mucho más allá de solamente mantener contentos a los votantes.

Entendemos que el Gobierno del Distrito Federal quiere actuar y utilizar un falso discurso de presión para obtener mayores recursos para la Ciudad, cuando lo único que exigimos los ciudadanos es que se defina una agenda de prioridades y se asuma la responsabilidad sobre las propias decisiones de política y dejar de estar culpando a la federación sobre sus propias decisiones.

No se trata de que vengamos a buscar culpables, sino hablar con la verdad, basándonos única y exclusivamente en la información que se publica. Entendemos que se requieren mayores recursos para solucionar los principales

problemas de la Ciudad, pero no podemos continuar con el discurso infantil de que todo es culpa de la federación.

Primero, es falso que en los últimos 10 años la Ciudad ha visto una vulneración o ha sido vulnerada por la federación. Los datos que ustedes publican demuestran todo lo contrario. Los recursos federales derivado de las aportaciones y de las participaciones han crecido de 2000 a 2009 en un 189 por ciento en términos nominales, al pasar de 22 mil 690 millones a 65 mil 608 millones, mientras que los recursos recaudados por el Gobierno del Distrito Federal sólo aumentaron en 70 por ciento, es decir los incrementos en el presupuesto de la Ciudad se deben primordialmente al incremento en las aportaciones y en las participaciones federales.

No sólo esto, los recursos federales han sido fundamentales para muchos de los proyectos que ha emprendido el Gobierno de la Ciudad, tal es el caso de la Línea 12 del Metro.

De acuerdo con su propio informe, en el 2009, de los 3 mil 990 millones que se ejercieron para el Metro, 2 mil 500 millones fueron recursos federales y 1 mil 92 de deuda, de lo cual se desprende que solamente el Gobierno del Distrito Federal el año pasado invirtió apenas 358 millones de pesos para el Metro, es decir menos del 10 por ciento, con lo cual también reafirmamos que el Gobierno Federal invirtió 62 por ciento del presupuesto del Metro el año pasado.

Para el 2010 en el Proyecto Metro, de acuerdo al propio informe de la Secretaría de Finanzas, el 38 por ciento habrá sido ejercido por recursos federales. Conclusión, de los 7 mil 700 millones que se han ejercido del Proyecto Metro, de acuerdo al propio informe, 3 mil 933 son transferencias federales. Que quede claro. Lo que equivale a que el 50 por ciento de la obra de la Línea 12 del Metro ha sido financiada con recursos federales.

Otro ejemplo de que los recursos federales han sido primordiales para la Ciudad, son las Delegaciones. Más del 60 por ciento de los recursos asignados para este año a las Delegaciones es recurso federal. 10 mil millones del Ramo 28, 3 mil 500 millones de FORTAMUN, y eso sin considerar los convenios ni los recursos el FAFEF. Estos datos son publicados en la Gaceta Oficial del Distrito

Federal el 22 de marzo por el Secretario de Finanzas. Tan solo esos recursos suman 13 mil 560 millones, es decir dos de cada tres pesos que gastan las Delegaciones provienen de recursos federales.

Entonces no es posible seguir manteniendo el discurso de que la Federación asedia al Distrito Federal. Yo creo que hay que ponerlo en un plano de objetividad y de prioridades de política.

Tampoco es propio estar culpando el Gobierno Federal por las limitaciones en obra pública, en inversión en transporte. La falta de inversión pública se debe a una política de gasto que prioriza la política de subsidios sobre la obra pública y castiga además a los gobiernos delegacionales.

Ha sido una decisión del Gobierno del DF, no del Gobierno Federal, invertir más en subsidios, en política social, mucho más que en obra pública.

El presupuesto que se supone se ha ejercido en el mismo informe que nos entregaron, se han gastado 12 mil millones en transferencias directas, 50 por ciento más que los 8 mil millones de obra pública. Entonces la prioridad del Gobierno de la Ciudad ha sido los subsidios, no la obra pública. Entonces de eso se explica que muchas limitaciones que tiene hoy día el Gobierno se deban a las propias decisiones del Gobierno de la Ciudad.

Entonces lo único que pedimos es que se asuma la responsabilidad de las decisiones de política porque no va a haber presupuesto que alcance para todos y nos preocupa también que siendo la mayor inversión en la política de subsidios, pues la reciente declaración del Coordinador de la Oficina de Investigación en Desarrollo Humano en México, del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, doctor Rodolfo de la Torre, dice *que de 2004 a 2008 cuando se concretó la política social del Gobierno del Distrito Federal se incrementó la pobreza en 14 por ciento, mientras que en el resto del país en ese periodo sólo se incrementó en 3.4 por ciento*. Eso está publicado en la Página de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, es una declaración del propio doctor Rodolfo de la Torre.

Entonces durante ese mismo periodo la pobreza alimentaria, la más grave de todas, creció en el Distrito Federal en 30 por ciento. Son declaraciones que ahí vienen y no pedimos que se cancele la política social. Lo que estamos pidiendo

es que se revise la estrategia, no queremos que se asignen menos recursos, lo que estamos pidiendo es que se revisen si los programas están funcionando.

Hoy día la Ley de Presupuesto establece que para asignar presupuesto a estos programas, necesitamos forzosamente tener las evaluaciones de impacto de estos programas y que quede claro, ni un peso más a programas que no están evaluados y que no justifican su existencia.

Respecto al trato equitativo de la ciudad esperaríamos que ese mismo criterio que exige la Federación, que se exige hacia la Federación, fuera el criterio con que se basara la distribución a los recursos de las delegaciones.

El Distrito Federal es la única entidad que maneja con discreción los criterios para distribuir los ingresos derivados de los impuestos locales. En cualquier otra entidad hay impuestos como el predial que son propios y lo manejan los municipios, aquí eso no sucede.

Si las delegaciones recibieran trato igualitario, el trato que tiene cualquier municipio, es decir si recibieran los ingresos derivados de los impuestos, ya sin considerar derechos y aprovechamientos, tendríamos un 20 por ciento más de presupuesto para las delegaciones.

Nada más para poner en dimensión esto. Si el DF diera un trato justo a los gobiernos locales, delegaciones como la Benito Juárez deberían de recibir por lo menos 503 millones de pesos más, es decir, un 47 por ciento más de lo que recibe; Miguel Hidalgo 813 millones de pesos más, es decir, un 60 por ciento más de lo que recibe; pero vamos a una delegación no gobernada por el PAN, a la Cuauhtémoc, Cuauhtémoc debería recibir 416 millones de pesos más, debería de recibir 20 por ciento más de lo que recibe. Esto basándonos en los recursos que ya asigna de por sí la Federación etiquetados a través de FORTAMUN y de ramo 28 y de cálculo de los ingresos de predial que tienen las delegaciones basándonos en los datos de 2006 que se han publicado a través de una solicitud de transparencia.

Otro dato más, mientras en el año 2002 el presupuesto ejercido por las delegaciones correspondía al 18.8 por ciento del presupuesto del Distrito Federal, hoy corresponde al 16.9, es decir, por cada peso que el Gobierno del

Distrito Federal gasta, apenas 16 centavos son recursos que se dan a las delegaciones.

Entonces lo que pedimos es debatir con argumentos, debatir con criterios, debatir con información para no caer en falsos discursos. Entonces para hablar de trato igualitario, sería conveniente que el gobierno predicara con el ejemplo.

Por último, algo que sí nos llama mucho la atención, además de muchas otras cosas, es la recaudación por el suministro de agua. Según el informe de la propia Secretaría, la recaudación en este rubro se incrementó en un 5.2 por ciento en términos reales, y nos preguntamos: ¿Qué ha pasado con esta reforma al Sistema de Aguas, porque se esperaba recaudar alrededor de 1 mil 400 millones de pesos más? Es decir alrededor de más del 30 por ciento de incremento en términos nominales, lo que sería no menos del 20 por ciento en términos reales.

Entonces lo que no entendemos es esta disparidad entre lo que se esperaba recaudar y lo que efectivamente se está recaudando, el incremento en la recaudación ha sido muy corto, ha sido apenas el 5.2 por ciento en términos reales.

Aún considerando el ahorro y aún considerando el diferimiento de la emisión de boletas, no nos cuadran las cifras. No venimos en un ánimo de criticar para que le vaya mal al gobierno, venimos en un ánimo de verdad de conocer la información.

Por eso el PAN no le apuesta al fracaso de la ciudad, pero tampoco le apuesta a un gobierno que no acepte errores, que quiera armar espejismos y que sobre todo mantiene a la ciudad engañada con un falso discurso. Estamos dispuestos a dar la lucha por más recursos siempre y cuando hablemos con objetividad y sobre todo hablemos con la verdad.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Por último, se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos a la diputada Valentina Valia Batres Guadarrama, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. DIPUTADA VALIA VALENTINA BATRES GUADARRAMA.- Con su venia, diputado Presidente.

Ciudadano Secretario de Finanzas, Armando López Cárdenas; compañeras y compañeros legisladores:

En primer lugar, reciba un cordial saludo de bienvenida a esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal a nombre de los legisladores de la bancada del Partido de la Revolución Democrática. Hacemos votos sinceros para que su gestión como Secretario de Finanzas del Distrito Federal sea muy exitosa.

Su presencia aquí guarda proximidad con la fecha en que habrá de iniciarse la discusión del paquete económico correspondiente al año 2011, en un contexto de crisis económica nacional.

La situación económica nacional no muestra indicios de recuperación verdadera; el Producto Interno Bruto crecerá este año en menor proporción a lo que cayó en 2009.

Este año tampoco se generarán en México el millón 200 mil empleos formales necesarios para que igual número de jóvenes que llegan a la edad de trabajar tengan la oportunidad de hacerlo.

El déficit de empleos crece año con año en la administración de quien se propuso ser el presidente del empleo. Los salarios y las condiciones contractuales siguen siendo vapuleados por las antiobreras políticas gubernamentales, lo mismo que las organizaciones sindicales, como lo muestran dramáticamente los casos del Sindicato Mexicano de Electricistas y la situación de sobrecargos y pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación.

Muchos jóvenes este año tampoco podrán acceder en el país a la educación media y superior.

En este contexto nacional, lastimosamente para cientos de miles de mexicanos que llegan a la mayoría de edad, las opciones siguen siendo emigrar al norte, con riesgo para sus vidas y su seguridad, provocando la devastación de pueblos enteros y la desintegración familiar; o ser arrastrados por el espejismo de una efímera bonanza económica personal ligada a la asociación con

actividades del narcotráfico, con trágicos desenlaces personales, familiares y sociales.

La inseguridad genera zozobra en ciudades y regiones antes boyantes y ejemplos de tranquilidad, como es el caso de Monterrey y otras ciudades del norte del país, de las cuales están emigrando no sólo los pobres sino también los ricos. Estos últimos declarando explícitamente que emigran por el temor a su seguridad.

Cuánta razón hay en la frase *por el bien de todos, primero los pobres*. Cuánta razón en este país que ya es inhabitable en regiones enteras incluso para los más ricos.

Afortunadamente en el Distrito Federal hemos demostrado ya a lo largo de 13 años que se puede gobernar de una manera diferente, con énfasis en la atención a los problemas sociales, aunque se cuente con recursos financieros limitados, aunque no resuelva la pobreza que genera la política económica nacional.

Por eso seguiremos con atención las noticias de que los ingresos propios de la ciudad están mejorando respecto al año pasado y también respecto a lo programado para este año, así como lo que se refiere a los ingresos provenientes de la Federación que corresponden al Distrito Federal y que deberían mostrar un incremento, una elevación para el 2011. Cabe recalcar que el DF es la única entidad federativa con más ingresos propios y la más castigada sin embargo por la Federación.

Por eso el PRD desea insistir en una estrategia financiera para la ciudad que en el 2011 privilegie el gasto social en alimentación, vivienda, salud, educación, recreación, desarrollo comunitario, servicios públicos y economía cooperativista, pero también en una estrategia orientada a hacer de la inversión pública el detonante del desarrollo económico.

Sabemos que hasta en Estados Unidos, la meca del capitalismo, se ha reconocido que la desregulación excesiva acaba siendo catastrófica. La gran crisis del 2008-2009 así lo confirmó.

Sin embargo, en México el pensamiento económico ortodoxo sigue postulando la idea de subordinar la inversión pública a la inversión privada, pero la

inversión privada no es una fuente de recursos propiedad del gobierno o de los habitantes, actúa invariablemente para obtener ganancias. No hay más, no hay magia, la inversión privada no subsidia ninguna actividad pública, por eso reivindicamos la inversión pública como el eje central de un desarrollo que pondere el interés general por encima de intereses particular y que atienda las necesidades de la población que los privados nunca atenderán.

Confiamos en usted para la implementación de políticas económicas con avanzado corte social. Así como la política social debe coadyuvar al desarrollo económico, la política económica debe servir para redistribuir el ingreso y la riqueza.

En todo el país, el país todo necesita un cambio de política económica, no basta la democracia política, hace falta también la democracia económica. Al país le urge cambiar su modelo económico para establecer uno nuevo basado en la elevación del ingreso de la población, especialmente salarios, sueldos de maestros y médicos e ingreso de los campesinos, cumplimiento de las responsabilidades fiscales de los más ricos, fortalecimiento del mercado interno, reconstrucción del sector público, protección de las áreas estratégicas del Estado, crecimiento progresivo del gasto social, ampliación de la propiedad social y de la economía solidaria, orientación de apoyos a la micro y pequeña industria, aliento a la empresa cultural y ecológica y límites a la concentración monopólica de la propiedad.

Compañeras y compañeros:

Es inadmisibles, verdaderamente inadmisibles la prolongada política de castigo que la Federación ha aplicado contra la ciudad. Si sumamos lo que nos han quitado históricamente en participaciones y en fondos federales, y con el cambio de criterios de asignación de recursos que cambió desde 1992 hacia la ciudad, en pesos hoy la cantidad supera los 300 mil millones de pesos, es decir más del recurso que necesitamos costear al Distrito Federal en un año.

Respaldamos las acciones del Gobierno del Distrito Federal para exigir trato fiscal justo a la Federación, la devolución de los fondos federales que nos arrebataron y la asignación de nuevos fondos federales para la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, para la producción social de vivienda, para

el rescate de barrancas, para equidad de género, para juventud y para los derechos humanos.

Antes de terminar y antes de despedirme en esta intervención, solamente quiero hacer énfasis, gracias a la política social en el Distrito Federal la pobreza que generó la política económica nacional no creció más, no genera la crisis ni la desintegración de comunidades que en otras partes, sobre todo en el Norte del país, hemos observado cotidianamente. Gracias a la política social nuestro tejido social sigue estando a salvo.

Señor Secretario, por el bien de la Ciudad y de sus habitantes, le deseamos el mayor de los éxitos en su gestión.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputada. En atención al numeral quinto del punto tercero del acuerdo que norma la presenta sesión, se concederá el uso de la Tribuna, hasta por 20 minutos, al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal a efecto de que rinda su informe.

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Muchas gracias.

Ciudadana diputada Alejandra Barrales Magdaleno, Presidenta de la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; ciudadano diputado Rafael Calderón, Presidente de la Mesa Directiva de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; diputadas y diputados de esta V Legislatura; señoras y señores; compañeros y compañeras:

Asisto a esta honorable Asamblea Legislativa para informar sobre el estado que guardan las finanzas públicas del Distrito Federal, con motivo del Cuarto Informe de Gobierno del licenciado Marcelo Ebrard Casaubon.

Antes que nada, quiero expresarles mi reconocimiento a la importante labor de todas y todos ustedes como representantes de la ciudadanía, pues este ejercicio de rendición de cuentas consolida un sistema democrático por el cual todos hemos luchado. Cuenten conmigo para avanzar en este camino.

En apego a la política del Jefe de Gobierno, la Secretaría de Finanzas como responsable del manejo y administración de los recursos de la Ciudad, diseña e implementa la política económica que fomenta el crecimiento y promueve la

equidad en la Ciudad. Los logros del anterior titular dan muestra de ello y lo confirmo al recibir una Secretaría de acuerdo con la operación que requiere la ciudad más grande del país, cuya economía es el motor de México.

Esta característica le ha permitido al Distrito Federal consolidarse como el principal generador de empleos formales del país, constituirse como el mercado interno más grande de Latinoamérica y convertirse en el mejor destino de inversión directa tanto nacional como extranjera. Estas capacidades se confirman con los indicadores elaborados por el Instituto Mexicano de Competitividad y el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey.

De acuerdo con ambos institutos, la Ciudad de México ocupa el primer lugar nacional en el índice de competitividad estatal y en el índice de competitividad global, respectivamente. Asimismo, ocupamos el primer lugar en eficiencia gubernamental, el primer lugar en eficiencia de negocios, el primer lugar en infraestructura, el primer lugar en fortalezas en el desempeño económico y el primer lugar en financiamiento del gasto público con recursos propios.

Este es el resultado de nuestros esfuerzos por mantener el ritmo de inversión particularmente en la infraestructura que la Ciudad requiere en su tránsito hacia una economía basada en el conocimiento. Para continuar como un polo de atracción de inversiones seguiremos con la política de incentivos fiscales que durante toda esta administración ha logrado resultados notables.

Desde el 2007 se han otorgado 128 incentivos que permitieron atraer inversiones nacionales e internacionales por más de 50 mil 642 millones de pesos. Esto significa que por cada peso de apoyo otorgado por el Gobierno del Distrito Federal se invierten 48.5 pesos en la Ciudad. Esta inversión ha generado 151 mil empleos, esta cifra equivale a casi el 20 por ciento del total de empleos creados a nivel nacional durante el mismo periodo.

Destaca de forma muy visible el *Corredor Reforma-Centro Histórico* donde se ha generado una inversión superior a los 38 mil 388 millones de pesos.

Durante la presente administración la política hacendaria se ha enfocado a consolidar unas finanzas públicas sanas; también ha definido como objetivo central la modernización de la gestión financiera mediante una mejora en la recaudación y una mayor eficiencia en el gasto.

El equilibrio entre los ingresos y los egresos se caracteriza por ser socialmente responsable, es decir la disciplina fiscal incide positivamente en la población y mejora la calidad de vida de las familias, especialmente las de menores ingresos.

Por ello, preocupados por el impacto negativo de la política económica del Gobierno Federal y los efectos de la crisis, fueron de tal magnitud que hoy en día tenemos que seguir enfrentando.

A principios de este año el Gobierno de la Ciudad de México instrumento 10 medidas de emergencia para proteger el ingreso familiar. Estas medidas incluyeron el congelamiento de las cuotas y tarifas de trámites gubernamentales, descuentos fiscales en el pago de contribuciones y gratuidad en el transporte público a grupos vulnerables, además se otorgaron mil 500 millones de pesos adicionales a los programas sociales y se redujo en 2 mil millones de pesos el gasto del gobierno con medidas de austeridad.

La política tributaria del Gobierno toma en cuenta a los ciudadanos, de esta manera la Secretaría de Finanzas ha ofrecido una atención de calidad al contribuyente, lo que ha dado buenos resultados en la recaudación local. Seguiremos mejorando en este sentido.

El Distrito Federal cuenta hoy con la red de pago de contribuciones más grande del país con 2 mil 233 puntos de recepción. A esta red se han incorporado varios servicios utilizando nuevas tecnologías, como los *10 Centros de Servicio@Digital* en las plazas comerciales, la *Operadora Virtual Justina*, el *Centro de Atención a Contribuyentes Vía Telefónica*, el *Sistema para la Recepción de Pagos en las Administraciones Tributarias* y los *11 Portales de Internet* para realizar pagos en línea que han incrementado en un 70 por ciento la recaudación por esta vía durante el 2010.

También cabe destacar que el Programa de Modernización y Actualización del Catastro el cual es el mayor esfuerzo conocido hasta el momento entorno a la modernización catastral en México.

El mes pasado concluyó la primera etapa del proyecto con la actualización de 2 millones de prediales y en la siguiente entrará en funciones los sistemas integrales de gestión del impuesto predial y la Oficina Virtual de Catastro.

De esta manera los ciudadanos podrán realizar sus trámites y consultas catastrales de manera electrónica, lo que agilizará los tiempos de atención y mejorará el servicio.

Con las modernizaciones en materia tributaria la Secretaría de Finanzas pone a la Ciudad de México a la vanguardia de todo el país. Gracias a esta modernización y a pesar de la crisis económica que enfrentó el país durante el 2009, el Gobierno de la Ciudad de México ha hecho un gran esfuerzo recaudatorio al incrementar sus ingresos en 6.6 por ciento en términos reales entre el 2006 y el 2009.

Para el 2010 se prevé un crecimiento de 13.9 por ciento en los ingresos locales, los cuales constituirán la principal fuente de financiamiento de la Ciudad.

El Distrito Federal es la única Entidad del país cuyos recursos propios son mayores a los que recibe de la Federación.

Se estima que durante el 2010, los ingresos propios representarán el 53.5 por ciento de sus ingresos totales, mientras que la media nacional es de tan sólo 12.6 por ciento.

En el periodo de enero a julio del 2010, los ingresos totales del Distrito Federal ascendieron a 77 mil 818 millones de pesos, monto 6.4 por ciento superior en términos reales al recaudado en el mismo periodo del 2009.

Destacan las contribuciones de predial, agua, nóminas y tenencias. En conjunto, por estos 4 conceptos, se recaudaron 1 mil 515 millones de pesos más que en el 2009.

Vale la pena señalar que todos estos buenos resultados fueron alcanzados gracias a que ustedes, diputadas y diputados, aprobaron diversas disposiciones fiscales.

Para apoyar la recaudación local, se han realizado diversas acciones de fiscalización conjuntamente con el Sistema de Aguas de la Ciudad de México y el fideicomiso de recuperación crediticia que han captado 2 mil 593 millones de pesos.

De la misma manera, la Unidad de Inteligencia del Distrito Federal ha combatido la corrupción financiera y evita afectaciones a la Hacienda Pública Local por parte del crimen organizado.

En coordinación con el Gobierno Federal, verifica el correcto cumplimiento de las obligaciones fiscales y aduaneras del Distrito Federal.

Durante el último año, los ingresos de la Ciudad más afectados fueron los de origen federal. Si se comparan con las recibidas en el 2008, éstas fueron menores de 13.3 por ciento en términos reales. En el 2009, las participaciones federales para la ciudad fueron menores en 4 mil 729 millones de pesos.

A partir de enero del 2008, con la entrada en vigor de la reforma en materia de federalismo fiscal, se modificó la mecánica de distribución de participaciones federales.

Esto trajo consigo una importante afectación a la Hacienda Pública del Distrito Federal de alrededor de 8 mil 546 millones de pesos.

Lo hemos dicho antes y lo subrayamos ahora porque es preocupante, de cada peso que el Distrito Federal aporta al pacto fiscal, éste recibe menos de 10 centavos.

Definitivamente los recursos federales para la ciudad no corresponden con los ingresos que aporta ni con su productividad ni con su peso dentro de la economía nacional, el trato es inequitativo. Además la Ciudad de México no cuenta con una compensación por los costos de capitalidad, es decir, por los gastos que los capitalinos pagamos para financiar, por ejemplo, la seguridad de los edificios federales, embajadas, el aeropuerto y los gastos de infraestructura que necesita una capital. Estos gastos los pagamos los habitantes de la ciudad y no son compensados por la Federación, como pasa en otras capitales del mundo.

Por esta razón pido ahora a todos ustedes, como representantes de la ciudadanía, que levantemos la voz y que juntos exijamos el trato que la ciudad merece, que sin importar diferencias partidistas, unidos gobierno, Asamblea y ciudadanos, defendamos un presupuesto para el Distrito Federal justo y equitativo.

De igual manera les informo que el manejo de la deuda pública de la ciudad ha sido óptimo y responsable. Estos recursos se han destinado a concretar proyectos de obra pública de alto impacto social.

Al mes de agosto 2010, el saldo representa una reducción de la deuda de 4.6 por ciento acumulado real para la presente administración.

En el 2010 el Presupuesto de Egresos de la Ciudad, de más de 129 mil millones de pesos, se ha destinado principalmente a 4 ejes: protección del ingreso familiar, inversión y empleo, seguridad pública y procuración de justicia y educación, ciencia y tecnología.

Cabe destacar que en materia de desarrollo social la Ciudad de México cuenta con la política más importante del país y de América Latina, lo cual consiste principalmente en un sistema de protección y bienestar social denominado *Red Angel*. Esta red tiene como propósito disminuir las desigualdades a través de la atención que requiere la población excluida o en desventaja en todo su ciclo de vida, que va desde el nacimiento hasta la vejez.

La inversión pública es un motor para el desarrollo de la sociedad. En este sentido la Secretaría de Finanzas ha trabajado para mantener al Distrito Federal como la entidad con mayor inversión en obras de alto impacto social.

Entre las acciones realizadas sobresale la construcción de la Línea 12 del Metro, la obra pública en curso más grande del país. Su inversión representará una derrama de más de 19 mil millones de pesos en beneficio de casi medio millón de pasajeros al día.

Asimismo, se ha hecho una importante inversión en la continuidad del Proyecto Bicentenario Ciudad Segura, a través del cual se tiene prevista la instalación de más de 8 mil cámaras de videovigilancia.

Con el propósito de incentivar la participación del sector privado, el Gobierno de la Ciudad promovió modificaciones al marco legal sobre el régimen de inversiones. Gracias a lo aprobado por la Asamblea Legislativa, ahora se permite al gobierno la realización de proyectos con la iniciativa privada, otorgando mayor certidumbre legal y garantía financiera a proyectos de largo plazo.

A la fecha la innovación financiera ha generado una inversión de cerca de 70 mil millones de pesos para proyectos de prestación de servicios, concesiones, acuerdo de transferencia tecnológica, proyectos de coinversión y de arrendamiento, de mediano y largo plazo.

Dentro de los proyectos más importantes destaca la modernización del Circuito Bicentenario y el Centro de Transferencia Modal El Rosario, la construcción de la Supervía poniente, el segundo piso de los tramos norte y sur del Periférico, la construcción de la Línea 3 y 4 del Metrobús y el Proyecto Bicentenario Ciudad Segura.

En materia de gasto público, fue incorporado al Sistema de Planeación de Recursos Gubernamentales, GRPSAT, plataforma tecnológica que concentra en una sola aplicación todas las operaciones financieras presupuestales y contables para más de 100 unidades responsables de gasto, plataforma que utilizan las grandes empresas globales.

Una de las prioridades para la Secretaría de Finanzas ha sido administrar los recursos públicos con resultados cada vez de mayor impacto para la ciudadanía, avanzar en la implementación de mecanismos que permitan transparentar los recursos públicos y fortalecer la rendición de cuentas.

Como parte de este modelo, la Secretaría de Finanzas revisará conjuntamente con las dependencias, delegaciones, órganos desconcentrados, descentralizados, autónomos y de gobierno, los mecanismos presupuestales para apoyarlos en la mejora de sus resultados.

Además, gracias a ustedes, diputados y diputadas, que aprobaron la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal, se institucionalizó el presupuesto basado en resultados.

Me enorgullece compartirles que en días pasados el Gobierno del Distrito Federal a través de la Secretaría de Finanzas fue distinguido con la Vicepresidencia de la Red de Expertos de Gestión por Resultados en gobiernos subnacionales, para coordinar las acciones de México y Centroamérica.

La Secretaría de Finanzas ha avanzado en la aplicación de las políticas transversales de equidad y derechos humanos. En el 2010 se han destinado 1 mil 355 millones de pesos para reducir las desigualdades entre mujeres y

hombres. Asimismo, se vincularon con la estructura presupuestal más de 2 mil 400 líneas de acción contenidas en el Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal.

Quiero decirles que estoy convencido que la transparencia es vital para consolidar la democracia. Por ello hemos trabajado en el fortalecimiento de los siguientes mecanismos: la sistematización de los recursos presupuestales, financieros y contables, la capacitación a todo el personal de estructura en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información y Ética Pública, la respuesta puntual a los requerimientos de información pública y la claridad de la información a toda la población.

Señoras y señores:

Durante el último año la Ciudad de México enfrentó un contexto de severa crisis económica que obligó al Gobierno Local a realizar ajustes, lo hicimos porque gobernamos con responsabilidad, pese a ello fortalecimos nuestra política social, el apoyo a los que más necesitan ha sido la característica de los gobiernos de izquierda en la capital desde hace 13 años.

El actual gobierno ha reforzado una política de equidad y lo hace con responsabilidad, con innovación, lo que nos permite ser un gobierno de vanguardia y con visión de futuro.

Agradezco a ustedes la amable atención. Muy amables.

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

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

En términos del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, se concederá el uso de la palabra desde su curul hasta por 5 minutos a un diputado integrante de cada grupo parlamentario con la finalidad de que formulen sus cuestionamientos al servidor público, una vez finalizados el funcionario dará respuesta inmediata hasta por 10 minutos y concluida su

intervención un diputado integrante de cada grupo parlamentario podrá ejercer su derecho de réplica hasta por 3 minutos.

En consecuencia, se concederá el uso de la palabra a los siguientes diputados y diputadas: diputado Raúl Antonio Nava Vega, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Rafael Calderón Jiménez, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, y diputado Víctor Hugo Romo Guerra, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra al diputado Raúl Antonio Nava Vega, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO RAÚL ANTONIO NAVA VEGA.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Señor Secretario:

El 18 de marzo de 2010 el diputado José Alberto Couttolenc Güemez, que es integrante del grupo parlamentario del Partido Verde, presentó ante el pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal una iniciativa de reforma al artículo 296 del Código Fiscal, la cual busca otorgar una reducción anual de 30% en el Impuesto Predial a los propietarios de inmuebles, casa-habitación que instalen azoteas verdes.

La exposición de motivos de la iniciativa en referencia señala dos tipos de modalidades de azoteas verdes: uno, directas, cuya colocación de árboles y pasto se hace directamente en la losa del inmueble y, dos, indirectas, cuya colocación se hace por macetas y plantas. Con base en lo anterior, quisiera conocer cuál es su opinión sobre la posibilidad de apoyar la instalación de azoteas verdes a través de beneficios fiscales ligados al Impuesto Predial.

De igual forma, deseamos saber qué acciones pondrá en marcha el Gobierno del Distrito Federal, y en especial la Secretaría de Finanzas, para hacer más equitativas las participaciones federales al gobierno de la capital del país.

Por sus respuestas, muchas gracias.

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

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Muchas gracias, diputado.

Como usted sabe, los elementos centrales de la política del Gobierno del Distrito Federal favorecen y dan sustentabilidad a la estrategia del desarrollo de la ciudad en tres principales sectores: uno es el fomento al crecimiento económico, otro es a la promoción e inclusión social y el tercero, no menos importante, es la preservación del medio ambiente.

Destaca que las acciones de este último punto que nos acaba usted de decir, la promoción de las azoteas verdes, precisamente el Gobierno del Distrito Federal ahora es la primera ciudad latinoamericana que va a ser sede del congreso mundial sobre azoteas verdes, que de hecho el día de hoy inició. En lo que discuten proyectos y mejores prácticas a nivel de este tema, nos adelantamos, y nos adelantamos gracias a que ustedes en el Código Fiscal vigente ya existe una reducción del 25% anual en beneficio de los propietarios de los inmuebles, que cuentan con un tercio de la superficie ya sea arbolada o área verde.

Para incentivar la instalación de azoteas verdes sin causar un daño a las finanzas públicas del DF, se considera viable otorgar una reducción anual del impuesto predial del 10% a los propietarios, ya sea de inmuebles, principalmente de casas habitación, que instalen azoteas verdes conforme a las especificaciones técnicas que la Secretaría de Medio Ambiente contempla en la norma ambiental.

A la propuesta del señor diputado estamos totalmente abiertos en revisar las propuestas que beneficien a la Ciudad.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Con la finalidad de emitir una réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos, al diputado Raúl Antonio Nava Vega.

EL C. DIPUTADO RAÚL ANTONIO NAVA VEGA.- *(Desde su curul)* Gracias, Presidente, no tengo réplica.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Se concede el uso de la palabra al diputado Juan Pablo Pérez Mejía, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PÉREZ MEJÍA.- *(Desde su curul)* Señor Secretario, el Fondo Metropolitano del Valle de México que se creó en el 2006 para apoyar el financiamiento de las obras indispensables para los habitantes de esta zona, ha recibido recursos suficientes para financiar proyectos hidráulicos, viales y ambientales. Sólo el año pasado recibió 3 mil 300 millones de pesos; sin embargo, este año nos preocupa que el fondo a asignar enviado por el Ejecutivo federal es de sólo 3 mil millones de pesos, es decir, 300 millones menos de lo que solamente el DF recibió el año pasado, DF y Estado de México. Entonces, si sabemos que actualmente hay 30 fondos más metropolitanos en el país, ¿cuánto de ese fondo nos va a tocar y cómo nos impactará a la zona metropolitana del Valle de México?

También otra pregunta. Año tras año los capitalinos se quejan del mal servicio que presta el catastro de la Ciudad y el gobierno no hace nada por resolver el problema. Cualquier trámite tarda mucho y cuando se recibe una respuesta todo está mal. ¿Por qué el gobierno no hace nada en un tema tan importante para la gente?

Por sus respuestas, muchas gracias.

Es cuanto, diputado Presidente.

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

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Diputado, muchas gracias.

Efectivamente, el Fondo Metropolitano es un fondo muy importante para la Ciudad ya que con los proyectos que se financian atiende 19.4 millones de habitantes que viven y trabajan en la Ciudad de México.

Los recursos recibidos en 5 años de funcionamiento se han utilizado para atender temas fundamentales para la Ciudad, básicamente los que destacan son el rubro de vialidad, el puente de la Concordia, el distribuir vial Anillo Periférico, Calle 7 Chimalhuacán; por el lado del transporte público la Línea 12 del Metro, la Línea 2 del Metrobús; en infraestructura hidráulica se han invertido en el mantenimiento al Drenaje Profundo, la Planta de Bombeo INDECO-Laguna; en cuestiones ambientales se han financiado el rescate integral de las cuencas del Río Magdalena.

El día que el Gobierno de la Ciudad vio en el Presupuesto de Egresos de la Federación que únicamente se incluían 3 mil millones de pesos para todos los fondos metropolitanos, esto implica una disminución de más del 60 por ciento con respecto a los 7 mil 455 millones de pesos que fueron aprobados para este año, lo cual eso va a causar la suspensión y retraso de muchas obras que se están realizando actualmente.

Por eso decirles que es parte de la lucha que tenemos qué hacer juntos, todos, y lograr que el Congreso de la Unión nos apruebe más recursos para este fondo el cual permitirá que toda la Ciudad de México y los que nos visitan diariamente tengan mejor viabilidad, mejor servicios ambientales, mejor servicios de agua.

Por el otro lado, en cuanto a su segunda pregunta diputado, la Secretaría de Finanzas desde hace ya más de dos años y desde el principio de la administración emprendió el *Programa de Modernización del Catastro, el PROMOCA*; el *Programa* tiene tres objetivos fundamentales. ¿Con qué fin? Primero que nada busca proveer a los capitalinos de un padrón catastral actualizado y sobre todo confiable. Hace 20 años que no se realizaba esta tarea de actualización.

El segundo gran objetivo es convertir al catastro de la Ciudad en un proveedor eficiente de servicios de información para los contribuyentes, dependencias gubernamentales, instituciones académicas y organismos privados.

El tercero es que el Impuesto Predial se convierta en el mejor y más estable fuente de ingresos para el Gobierno de la Ciudad, como ocurre en las mejores ciudades del mundo y estamos seguros de que cuando los ciudadanos

comprueben que los datos de sus predios son correctos, que se les cobra lo justo y que tienen acceso a un servicio de primera calidad, estarán dispuestos a cumplir sus obligaciones fiscales.

Este *Programa*, el *PROMOCA* ya está en operación, como lo decía en mi informe. Hoy la Ciudad cuenta con fotografías áreas de alrededor de 1 mil 500 kilómetros cuadrados que integran todo el territorio del Distrito Federal, así como una nueva cartografía que incluye todos los inmuebles y el mobiliario urbano.

Adicionalmente en fechas próximas abriremos lo que es la *Oficina Virtual del Catastro, OVICA*, y de igual manera a través de la cual los contribuyentes podrán obtener información de sus inmuebles y realizar todo tipo de trámites a través de Internet.

Es cuanto señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Para emitir una réplica se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Juan Pablo Pérez Mejía.

EL C. DIPUTADO JUAN PABLO PEREZ MEJIA.- (*Desde su curul*) Solo para decirle al Secretario que ojalá en su mensaje final nos pueda hablar más sobre el curso de la capitalidad en la Ciudad de México y el impacto presupuestal que se da en el mismo.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Se concede el uso de la palabra al diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUAREZ VIVANCO.- (*Desde su curul*) Gracias, Presidente.

Señor Secretario, de acuerdo a las declaraciones hechas, menciona que los ingresos se han mejorado, entre otras cosas, por 500 embargos fuertes y el remate de 100 propiedades. En ese sentido, señor Secretario, ¿podría explicarnos en qué consistieron los 500 embargos, además cuál fue el monto recaudado por este concepto y a dónde se destinó este dinero?

También le pediría, Secretario, que nos especificara cuántos inmuebles con adeudos han sido rematados por el Gobierno del Distrito Federal; cuál ha sido el monto de lo rematado, ya que debo manifestarle que tenemos el dato que desde hace más de 13 años no han rematado un solo inmueble, y para ser más específico y si usted no tiene el dato, el inmueble del CISEN que se encuentra en la Delegación Magdalena Contreras.

Vinculándonos al presente podría comentarnos: ¿Cuál es el número de inmuebles propiedad del gobierno en posibilidad de ser rematados?

Por otro lado, se tiene ubicados cerca de 50 mil predios irregulares que en lo personal se me hacen muy pocos, mismos que sus propietarios no cubren impuestos ni predial y agua, todo esto de acuerdo a declaraciones hechas por funcionarios de la Secretaría de Finanzas.

Como consecuencia de lo anterior, se está previendo la emisión del mismo número de boletas prediales, le pregunto: ¿Qué se está haciendo para regularizar los predios que no pagan impuestos? Pero además con esta actualización, ¿no se corre el riesgo de seguir fomentando el terrorismo fiscal o dañar las finanzas de una familia de escasos recursos; cómo se realiza el padrón de contribuyentes que servirá para el incremento del cobro de agua y predial?

Asimismo, a principios de este año el Jefe de Gobierno presentó una serie de medidas de emergencia contra el incremento de precios en 2010, dicha medida buscaba aminorar el impacto en la economía de los que menos tienen, como consecuencia de la escala de precios que se registran. Sin duda que la situación económica por la que atraviesa el país, inevitablemente impactará a todo rubro, pero este tipo de acciones de igual manera puede mermar los ingresos, sobre todo como se lo dije anteriormente, porque los aumentos a los servicios, derechos e impuestos que establece el Código Fiscal, es lo que se espera recaudar.

En ese sentido podría comentarnos si es que en realidad lo llevaron a cabo: ¿Cuál ha sido la cantidad de dinero que se ha dejado de percibir con las medidas de emergencia que se aplicaron; de qué manera se ha contrarrestado este dinero que no se ha recibido y si se tiene previsto, hasta cuándo se

continuarán aplicando estas medidas, que le vuelvo a manifestar, de acuerdo a su informe, los cobros son los que establece el Código Fiscal?

Por otro lado, el Gobierno del Distrito Federal habla mucho de modernidad, vanguardia y tecnología, sin embargo los servicios públicos están lejos de la excelencia. Concretamente, ¿qué está haciendo la Secretaría de Finanzas para que el contribuyente pueda pagar sus impuestos en distintos sitios de la ciudad; qué medidas ha tomado para facilitar y modernizar las formas de pago; es posible realizar trámites por Internet; se tiene algún programa de simplificación administrativa para eliminar los trámites innecesarios y agilizar los más importantes?

Por otro lado, en muchas ocasiones el contribuyente necesita resolver dudas o conocer requisitos para llevar a cabo un trámite, ¿es necesario acudir a las oficinas de la Secretaría en cada ocasión y qué pasa cuando se requiere ayuda durante el fin de semana o fuera del horario de oficinas?

Acudir a las oficinas de Tesorería no siempre es muy cómodo, hay filas muy largas, las oficinas son muy anticuadas y los procedimientos bastante lentos, ¿tiene algún plan a este respecto?

Por último, en su informe señala que el Presupuesto de Egresos de la ciudad para 2010, es de 129 mil 433, 7 millones de pesos que se ha destinado a 4 ejes principales que son: protección del ingreso familiar, inversión y empleo, seguridad pública y procuración de justicia y sobre todo educación, ciencia y tecnología. Sin embargo, tenemos serias dudas sobre su implementación, díganos, Secretario, con esta descarga de recursos para actividades relacionadas a la Secretaría de Educación, ¿qué garantiza que esos recursos no sean utilizados clientelaramente en este rubro?

Por sus respuestas, gracias.

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

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Muchas gracias, diputado.

Con respecto al rubro de cobranza coactiva y de los embargos que se han realizado, las cantidades son las siguientes, diputado: se efectuaron 784 embargos, de los cuales se recuperaron 134 millones de pesos, correspondientes a 117 procedimientos. Esto es 2010, comparado con lo que recaudó en 2009, que fueron apenas 35.5 millones de pesos.

De igual manera, se efectuaron 7 remates y 48 extracciones de bienes muebles, obteniendo ingresos por 4.51 millones de pesos.

Por el lado de la recuperación de cheques devueltos y el cobro de multas administrativas no fiscales, tanto federales como locales, se ha obtenido una recaudación de 14.81 millones de pesos.

También quisiera complementar la información con acciones fiscales que se han realizado en el 2010: se han efectuado alrededor de 4 mil 136 auditorías locales, 2 mil 600 auditorías federales; se han enviado 777 cartas de invitación para el pago de predial, 1 millón 327 cartas invitación para el pago de tenencia; requerimientos de predial, 31 mil 500; requerimientos del ISAN, del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, 98. Lo cual hace que la Subtesorería de Fiscalización haya emprendido acciones por más de 2 millones.

Por el otro lado, tenemos también otro tipo de cartas invitación que van dirigidas a los contribuyentes por el suministro de agua.

Hemos tenido también requerimientos de derechos de suministro de agua, suspensiones y restricciones, que más o menos El Sistema de Aguas ha implementado alrededor de 684 mil acciones.

Por el lado del Programa de Protección al Ingreso Familiar presentado a principios de este año, le puedo decir que fue una medida que tuvo que tomar el gobierno a raíz y a secuela de la crisis económica presentada en el 2009. Realmente el costo del congelamiento de las tarifas fue mínimo, la ciudad recauda, según la Ley de Ingresos en esos momentos tenía destinado para recaudar más de 129 mil millones de pesos, y el costo de este programa fue de tan sólo 100 millones de pesos.

También quiero aprovechar esta oportunidad que tengo para mencionar lo siguiente acerca de la Licencia de Conducir Tipo A. En el Código Financiero 2010 para este rubro se consideraba una tarifa de 580 pesos, sin embargo y

conforme a las 10 medidas de emergencia para proteger el ingreso familiar, la Licencia de Conducir Tipo A cuesta lo mismo que en el 2009, es decir, 483, no hubo aumento alguno.

¿Qué estamos haciendo en esta Secretaría para eficientar la recaudación de los impuestos? Como lo mencionaba en mi intervención, tenemos la red más amplia del país con 2,233 puntos de pago, se tienen 1,500 de pago en sucursales bancarias, 582 tiendas de servicio, 23 oficinas de la Tesorería, 9 centros de servicio de la Tesorería, 9 centros de servicio arroba digital, que son los kioscos que están en los centros comerciales, 9 portales bancarios y 2 portales institucionales como el de la Secretaría de Finanzas y el Sistema de Aguas, y 2 centros de servicio de la ciudad.

Están incorporados en nuestros portales 11 bancos, los contribuyentes utilizan los portales de Internet principalmente para el pago de nómina, la tenencia, el predial, el ISAI y el Registro Público de la Propiedad, así como el agua.

Algo también muy importante es que se están modernizando las 21 oficinas tributarias, ya se tiene en operación el Centro de Servicio de la Ciudad de Tecnoparque, al igual que el Módulo Central que está en doctor Lavista y tenemos la Operadora Virtual Justina, que nos permite tener al día de hoy 5,184 llamadas, las 24 horas del día se reciben y los 365 días del año.

También hemos incentivado el uso a través de consultas del SMS mediante el envío de un mensaje de texto vía celular.

Se han simplificado los trámites, hay trámites que se ha logrado reducir de 15 días a 15 minutos como máximo el tiempo para obtener ya sea su constancia de adeudo y las certificaciones de pago.

A través de Internet se pueden pagar alrededor de 1,200 conceptos, a través de la ficha única.

Algo muy importante que va de acuerdo a la política social de este gobierno es el programa de citas para adultos mayores, jubilados y pensionados, lo cual eso permite que los adultos mayores y toda esa gente que va a las tesorerías vaya y no pierda tanto tiempo en ellas.

Espero haber contestado todos sus puntos, señor diputado.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, Secretario. Para emitir una réplica se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Fidel Leonardo Suárez Vivanco.

EL C. DIPUTADO FIDEL LEONARDO SUÁREZ VIVANCO.- *(Desde su curul)*
Gracias, diputado Presidente.

No, Secretario, no concluyó la última pregunta que también era muy, muy importante, casualmente el Secretario de Educación no la contestó, pero bueno, sigamos adelante.

A ver, Secretario, como fuerza política de la ciudad sí nos preocupa el avance de la deuda y falta de habilidad que tiene la Secretaría de Finanzas para recaudar. Tenemos la firme convicción de que haciendo un verdadero trabajo de campo, pero, señor Secretario, un verdadero trabajo de campo no es contratar una empresa española denominada El Corte Inglés, que les costó 500 millones de pesos, que en vez de ayudar a regularizar los datos catastrales por concepto de Impuesto Predial, lo único a lo que se dedicó fue en muchos casos a aumentarles a los ciudadanos que menos tienen un 8% por unas supuestas instalaciones especiales, y digo supuestas, señor Secretario, porque sin entrar al domicilio del contribuyente, dicha empresa determinaba que todos los ciudadanos tenían una cisterna con bomba, cuando la mayoría de esas personas tienen uno o dos tambos de 200 litros en donde almacenan su agua, y esto de sólo sacar una fotografía de la parte exterior del inmueble. Está muy lejos de ser un verdadero trabajo de campo.

Derivado de esto, crearon un terrible problema para los ciudadanos, ya que para corregir los errores ustedes en los datos catastrales tiene el ciudadano la obligación también de pagar un avalúo catastral que le cuesta entre mil y dos mil pesos.

También verán que no es necesario aumentar el agua, el predial o el transporte público si cobramos lo que por ley tiene derecho el Distrito Federal, tendríamos recursos para invertir en desarrollo social y en obras para la Ciudad; pero si seguimos apoyando a la política del clientelismo entonces sí no habrá impuesto que alcance para satisfacer la demanda de la gente.

Nosotros, no le apostamos ni apostaremos porque esta Ciudad se quede sin recursos, ya que es por medio de la inversión como podríamos terminar con varios problemas que nos aquejan. Usted tiene una gran responsabilidad con la Capital porque es el captor de los recursos financieros. Si su trabajo no se ve reflejado en la maximización de las contribuciones, las obras del gobierno no se verán reflejadas en el desarrollo de la Ciudad.

Gracias.

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

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERÓN JIMÉNEZ.- *(Desde su curul)* Con su venia, diputado Presidente.

Señor Secretario, maestro Armando López Cárdenas:

Leía yo unas declaraciones que usted hacía en donde comentaba que no va a haber incremento de impuestos ni la creación de los mismos. A mí me gustaría preguntarle lo siguiente de cara a todos los ciudadanos.

En ese ánimo, ¿también qué impuestos o qué cobros estarían ustedes como Gobierno del Distrito Federal dispuestos a disminuir o desaparecer con la finalidad de apoyar a la economía de los que vivimos en el Distrito Federal?

En el tema de las tarifas por cobro de agua, ¿qué avance se tiene en la reclasificación de las manzanas para el cobro de agua de las solicitudes que hasta el momento han presentado los ciudadanos y en qué sentido han sido estas respuestas?

También, un dato preocupante que tenemos es el importe que gasta el Jefe de Gobierno en imagen, que según estimaciones son 105 millones de pesos. Sería adecuado que para este próximo ejercicio fiscal este recurso pudiera ser reducido drásticamente y se canalicen dichos recursos a las 16 delegaciones. Nos gustaría qué nos puede decir a este respecto.

También nos gustaría preguntarle referente al tema de los mercados públicos en el Distrito Federal y la falta de presupuesto que existe para estos. Nos gustaría preguntarle del remanente del ejercicio fiscal anterior ¿cuánto se

destinó para mantenimiento de mercados públicos por parte del Gobierno del Distrito Federal? Si no se destinó alguno, ¿el Gobierno del Distrito Federal tiene pensado destinarle algún fondo a estos centros de abasto?

Otra pregunta sería: en su informe usted hace referencia a los nuevos esquemas de financiamiento PPS, concesión, ATT. Me gustaría preguntarle ¿a cuánto asciende la suma de los proyectos que se van a financiar con estos esquemas? A final de cuentas esto pudiera ser tomado como una deuda de alguna manera.

También otra pregunta, un planteamiento sería ¿que si estaría usted dispuesto a plantear un trato equitativo a la distribución de presupuesto a las delegaciones basándonos también en lo que éstas aportan al PIB local?

Por último es que si usted estaría dispuesto a plantear una propuesta para descentralizar recursos de tal manera que las delegaciones sean tratadas como municipios. Esto para ser congruentes con el discurso que tienen de justicia distributiva.

Es cuanto, diputado Presidente.

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

EL C. MTRO. ARMANDO LOPEZ CARDENAS.- Muchas gracias diputado.

Efectivamente para el próximo año no tenemos contemplado incrementar ningún impuesto ni crear ningún impuesto nuevo, tampoco la desaparición de ninguno o la disminución de tarifas. ¿Por qué? Porque tenemos que ser responsables para mantener unas finanzas públicas sanas.

Le comento, diputado, la política de ajustes ya se realizó y tuvo como principal objetivo privilegiar y proteger a los más necesitados, por lo tanto reitero que el próximo año no habrá aumento de impuestos.

En cuanto al gasto en comunicación social, es parte de lo que se informó en el documento que les hicimos llegar el lunes pasado. Este año se redujo en 15 por ciento la partida de comunicación social de todo el Gobierno. Actualmente comunicación social su presupuesto es alrededor de 104 millones de pesos,

mismo que no ha sido ampliado. Este recurso que representa menos del .1 por ciento del presupuesto de la Ciudad se utiliza únicamente para apoyar la labor de difusión de las políticas de la Ciudad.

Por el lado del agua, la reforma de la estructura tarifaria fue favorable. ¿Cuál fue el resultado? Cambiaron los padrones de consumo que actualmente veníamos teniendo, actualmente tenemos menos del 10 por ciento en el consumo. Definitivamente es perfectible, se ha trabajado en ello. De hecho las reclasificaciones de agua han sido cercanas alrededor de un número de 18 mil y no ha llegado ni al uno por ciento de los predios.

Por otro lado, de las más de dos millones de cuentas hemos recibido alrededor de 10 mil quejas y algo muy importante es reiterar la invitación a seguir con la gestión para su pronta aclaración en los casos que hubiera diferencias muy grandes en el consumo y lo que se está pagando de agua.

Por el lado de las Delegaciones coincidimos diputado, por supuesto más dinero para la Ciudad, más dinero para las Delegaciones, más dinero para el mantenimiento urbano, para la infraestructura educativa y para mejorar los servicios que el gobierno, las Delegaciones y todas las dependencias dan.

Por otro lado reiterar aquí y seguir dando la facilidad del ejercicio del gasto para las mismas Delegaciones.

Ojalá y nuevamente lo reitero, ojalá tengamos más dinero para darles más dinero a las Delegaciones y eso depende que la Federación otorgue y responsa y sobre todo reconozca los costos de la capitalidad de la Ciudad.

Por lo tanto, de aquí nuevamente hago una convocatoria por la defensa del presupuesto, que vayamos juntos y no por unos ni por otros, sino por los habitantes de la ciudad.

Muchas gracias. Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario. Para emitir una réplica se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Rafael Calderón Jiménez.

EL C. DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- *(Desde su curul)* Gracias por sus respuestas, señor Secretario.

Estamos seguros en Acción Nacional que juntos trabajando vamos a poder construir un buen presupuesto para el Distrito Federal, y como mensaje final de esta participación, me gustaría hacerle los siguientes comentarios para ver si pudiera usted retomarlos en su mensaje final.

Para los ciudadanos del Distrito Federal, es importante la transparencia con la que se ejercen los recursos financieros con los que se cuenta en el Distrito Federal. Consideramos que ante los ojos de los ciudadanos, no ante lo que nos dicen, sino ante los ojos de los ciudadanos, es un tema que todavía está pendiente en el Distrito Federal.

Es necesario que el gasto se realice de manera equitativa y justa y que se deje de ver a los que vivimos en la ciudad, sólo como una oportunidad de recaudar dinero vía impuestos, tarifas y diferentes cobros.

Nos daría al grupo parlamentario del Partido de Acción Nacional, mucho gusto escuchar en su mensaje final, el pronunciamiento sobre la eliminación de la tenencia en el Distrito Federal.

Solicitamos nuevamente a nombre de los ciudadanos el cobro justo en las tarifas de agua y de predio.

También le solicito por último, en base a lo que usted nos comentó, que no sólo sea en el tema de impuestos lo que no se vaya a subir o crear, sino que también no existan incrementos ni nuevos derechos, aprovechamientos, productos o cualquier cobro que signifique un desembolso por parte de los ciudadanos.

Es cuanto.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Finalmente se concede el uso de la palabra al diputado Víctor Hugo Romo Guerra, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

EL C. DIPUTADO VICTOR HUGO ROMO GUERRA.- *(Desde su curul)*
Bienvenido, Secretario, a esta Soberanía.

La verdad es que hay que reconocer en primer lugar que el Distrito Federal tiene el mejor modelo de manejo de las finanzas públicas, comparado a otros

Estados. ¿Y por qué hay que decirlo? Porque hay calificadoras internacionales que así lo manifiestan, a la deuda le dan una calificación triple "A", está en primer lugar según el Instituto Mexicano de Competitividad y el TEC en materia de competitividad Estatal y global, y no solamente eso, sino el CIDE le dio al DF la región más transparente, y no me refiero al libro, sino me refiero a la capital por el hecho de ser aquí el Estado Ciudad con mayor criterios de calificación de transparencia.

También hay qué decirlo y es el tema de las Hacienda Pública Local. Aquí el 53 por ciento de los ingresos son propios, en el Estado de México es el 12 por ciento, una vergüenza eso; el PIB del EDOMEX es el 9 por ciento a la Federación, el DF es el 21, y se nos dan participaciones federales menos que el EDOMEX, con un criterio de una fórmula que efectivamente hay que revisarla.

Entonces voy a lo siguiente, Secretario, el costo de capitalidad.

Diputado Presidente, le pido que a los diputados aludidos y afectados les recomiende guardar silencio.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAFAEL CALDERÓN JIMÉNEZ.- Un segundo, diputado.

A qué diputados se refiere, diputado Romo.

EL C. DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO GUERRA.- *(Desde su curul)* Pues a los aludidos.

EL C. PRESIDENTE.- Está bien. Con fundamento en los artículos 18, 19, 20 y 21 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, esta Presidencia solicita a los diputados guardar el debido respeto y compostura en el Recinto y en la sesión observar las normas de cortesía y respeto parlamentario.

Continúe, por favor, diputado Romo.

EL C. DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO GUERRA.- *(Desde su curul)* Gracias, diputado Presidente.

Miren, el costo de capitalidad en Berlín y Madrid ya es un ramo, o sea, todos los Estados le invierten a su capital. Cuánto cuesta aquí ser Capital de la República, Secretario, si nos pudiera dar ejemplos.

Otro tema que es la fórmula de reparto. Hay una controversia en la Suprema Corte, hoy la Comisión de Gobierno se entrevistó con los Ministros y nos dio una temporalidad para resolver. Esperemos se resuelva a favor de la ciudad y de los ciudadanos de esta Capital.

Esta fórmula de reparto tiene un criterio estrictamente demográfico, cuando debería de ser manejado con términos de criterios económicos, competitividad, entre otros. Acuérdense que aquí hay una población flotante que viene del Estado de México y de la zona conurbada, que se le da servicios, entre otras cosas.

En qué afecta esta fórmula de reparto, si nos puede dar los criterios técnicos, Secretario.

Otro tema son y me refiero también a un diputado que generó algunos datos de las participaciones federales en términos de los años que han crecido en términos nominales. Sí, pero hay que ver los porcentajes, es muy importante. Evidentemente en términos reales, números constantes, según nuestras clases de economía, eso es como que hay que medir en términos estadísticos, en términos constantes, deflactando vía inflación, y efectivamente ha existido a la baja total los últimos casi 18 años. Entonces qué consecuencias tiene esto, Secretario, la reducción de las participaciones y en qué va a afectar y en qué rubros en materia del presupuesto.

En el tema de la deuda. La deuda de no aprobarse, entiendo por algunos señalamientos que ha hecho son de 4 mil millones de pesos la solicitud, de no aprobarse en qué afectaría a la ciudad y sin duda qué rubros estarían afectando aquí al presupuesto de la Capital.

Muchas gracias por su respuesta.

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

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Como usted ha expresado, señor diputado, debido a la condición de la Capital Política de la Ciudad de México que representa la mayor demanda de servicios públicos, es decir, se generan gastos extraordinarios por su estatus de capitalidad, los cuales deben ser reconocidos y compensados. Esto ocurre debido principalmente a las externalidades que generan los bienes y servicios públicos, de los que no sólo se benefician sus residentes, sino también de todos los circundantes a la propia ciudad.

Ante la tendencia de la baja, ante la tendencia a la baja en el monto proporcional de las participaciones federales que recibe la ciudad, resulta necesario obtener partidas especiales para mantener y expandir su infraestructura, mantener y expandir la calidad de sus servicios y mantener y elevar su competitividad.

En cuanto a la infraestructura vial y de transporte, tan sólo de acuerdo a los cálculos que se han hecho, se necesita alrededor de 5 mil 500 millones de pesos, esto es, a realizar la previsión y el mantenimiento de vías vehiculares, así como la creación de vías adicionales para aminorar los costos asociados a la congestión vehicular. Este dinero también servirá para el mantenimiento, organización y dotación de servicios de transporte público para la población residente y flotante.

Por otro lado, se deben de tomar en cuenta los requerimientos de seguridad pública, que no podrán ser menos de 3,500 millones de pesos, principalmente su uso sería para el apoyo a vigilancia con cuerpos de seguridad pública a organismos internacionales, embajadas e instalaciones del Gobierno Federal; de igual manera se tendrán operativos y acciones en actos protocolarios, así como en eventos organizados por la Federación; de igual manera se dotará de espacio y mantenimiento para los reclusos del fuero federal; habrá control y vigilancia de manifestaciones públicas dirigidas al Gobierno Federal.

Otro rubro en el cual necesitamos recursos es para la política y gestión ambiental, alrededor de 1,500 millones de pesos. ¿Para qué? Para eficientar el abasto y la distribución del agua y, dos, para la organización, control de la recolección y manejo de residuos sólidos generados en esta capital.

Un rubro muy importante son los programas sociales. Aquí no menos de mil millones de pesos relacionados específicamente a los programas de salud y de educación, otros mil millones de pesos a programas y para los sistemas de protección civil, enfocados y dirigidos para población que está en zonas de riesgo potencial y para la población afectada por desastres naturales.

Otro costo de oportunidad que tenemos es respecto al espacio físico utilizado por los órganos y Poderes Federales, así como los organismos y las instituciones internacionales. Ahí la idea es que haya prevención y mantenimiento de las vías vehiculares y de igual manera el mantenimiento, la organización y la dotación del servicio de transporte público para la población residente y flotante.

El transporte público lo utilizamos todos. Aquí serían alrededor de mil millones de pesos.

Por último, no menos importante, es para la conservación y mantenimiento de inmuebles históricos, que sería una cantidad de 500 millones de pesos.

Considerando lo anterior la cuantificación monetaria estimada que el Distrito Federal necesita es alrededor de 14 mil millones de pesos. Dichos recursos representan un 10% del presupuesto total del Distrito Federal, una ciudad que de acuerdo a su PIB es la cuarta capital más importante del mundo.

Usted me preguntaba también en cuánto ha ascendido y cuál ha sido la afectación que ha tenido la ciudad en cuanto a la baja de participaciones federales. Del 2008 a la fecha la cifra es de 8,500 millones de pesos.

¿Qué ha tenido que hacer la Ciudad de México, el Gobierno del Distrito Federal? Obviamente hacer un gran esfuerzo por el lado de los ingresos locales, el cual lo hemos realizado mejorando la tecnología, mejorando nuestros padrones y mejorando nuestra atención al público, eso ha logrado mitigar. No ha sido suficiente, efectivamente, no ha sido suficiente, y en el caso de que la tendencia siga siendo la misma, nuevamente será afectado el presupuesto de la Ciudad y haremos los ajustes necesarios siempre y cuando no se afecten los programas sociales y la obra pública en construcción.

Es cuanto, señor diputado.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO FERNANDO CUELLAR REYES.- Gracias, señor Secretario. Para emitir una réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos, al diputado Víctor Hugo Romo Guerra.

EL C. DIPUTADO VÍCTOR HUGO ROMO GUERRA.- *(Desde su curul)* Me remitiré a poner dos ejemplos de política económica.

Primero el del Premio Nóbel, Stiglitz, donde definió el pésimo manejo de la crisis del Gobierno Federal, y que el atrevido anterior Secretario de Hacienda le comentó que no sabía de México. Entonces mandaba a estudiar al Premio Nóbel de Economía.

Otro tema importante, a quien le preocupa la política social en el Distrito Federal debe de leer a otro Premio Nóbel de Economía que se llama Marti Asen, él, su tesis para ganar este premio fue a través de la política social que atempera los rubros de pobreza. Es importante a quien critica la asignación presupuestal por parte de la Ciudad y la importancia que le da el Jefe de Gobierno del Distrito Federal a este rubro, que lea un poquito a este Premio Nóbel para que ahí aprendamos que los paradigmas se han roto y que no es necesario que el libre albedrío de la economía lleve y atempere las crisis y mejore la pobreza, sino el Estado interviene a través de la política social.

Otro tema importante es el asunto de la tenencia. Yo creo que estaría muy bien, siempre y cuando hubiere el trato equitativo, justo a la Capital y se le entregara los recursos. Significa 5 mil millones de pesos. ¿Estos programas de adultos mayores los quitamos? Yo preguntaría al grupo que lo propone, ¿los quitamos? Bueno, no los vamos a quitar porque es un asunto de política social importante de la Ciudad, del gobierno y de la izquierda aquí en la Capital.

Segundo. El grupo parlamentario del PRD pide a la Cámara de Diputados, a la Comisión de Presupuesto no haga una asignación electoral ni política, a la Cámara de Diputados federal, una asignación del presupuesto con criterios ni electorales ni políticos.

Hacemos este llamado para que sea justo el trato y la asignación sea lo que equivale a esta Capital.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- A continuación se concede el uso de la palabra al señor Secretario de Finanzas, con la finalidad de que emita un mensaje final, hasta por 10 minutos.

EL C. MTRO. ARMANDO LÓPEZ CÁRDENAS.- Muchas gracias, diputado.

Hemos participado en este importante ejercicio democrático de rendición de cuentas.

Señoras y señores diputados:

Tengan la seguridad de que he tomado nota de cada una de sus propuestas e inquietudes, las cuales serán analizadas para enriquecer la tarea de la Secretaría de Finanzas, que es servir a la Ciudad.

Quiero aprovechar este espacio para reconocer a todos aquellos que han hecho posible que la Secretaría a mí cargo se desempeñe satisfactoriamente, me refiero principalmente al personal técnico operativo, de honorarios y de estructura. A todos y cada uno de ellos agradezco enormemente su trabajo y dedicación.

También quiero expresar mi compromiso con ustedes y con toda la ciudadanía de mantener el prestigio de las finanzas de la Ciudad, de tener un gasto público eficiente, de innovar procesos, mejorar la atención al contribuyente y de rendir cuentas de manera transparente.

Me comprometo a avanzar en reducir la desigualdad de género y en el ejercicio pleno de los derechos humanos mediante presupuestos que integren ambos enfoques.

También quiero proponer que desde este momento se consideren los recursos que el Distrito Federal necesita para el 2011, recursos que ayudarán a fortalecer la política social y la inversión pública que requiere esta Ciudad.

A todos debe preocuparnos que el Gobierno Federal haga oídos sordos a las necesidades de la Ciudad Capital.

Por eso los invito nuevamente a que defendamos los recursos que a esta Ciudad le corresponden. La ciudadanía lo agradecerá ya que es la principal afectada por este trato injusto de la Federación.

Es importante que trabajemos juntos todos para hacer del Distrito Federal una Ciudad de vanguardia, justa y equitativa.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Gracias.

Esta Presidencia a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal agradece al maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal su asistencia a esta sesión, así como a las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas.

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal agradece también a los invitados su asistencia a esta sesión y se solicita a la Comisión designada acompañar al maestro Armando López Cárdenas, Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, a su salida del Recinto cuando así desee hacerlo.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

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

LA C. SECRETARIA DIPUTADA EDITH RUIZ MENDICUTI.- Diputado Presidente, esta Secretaría informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va proceder a dar lectura a la orden del día próximo de sesión.

Sesión ordinaria

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

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO RAFAEL CALDERON JIMENEZ.- Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el día viernes 8 de octubre del presente año a las 11:00 horas.

Se ruega a todos su puntual asistencia.

(17:15 Horas)

