



II LEGISLATURA

# DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL

PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES DEL PRIMER AÑO DE EJERCICIO

AÑO 1

México, D. F., a 19 de octubre del 2000.

No.16

## SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENTE

C. DIPUTADO SALVADOR ABASCAL CARRANZA

## SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA Y DECLARACIÓN DE QUÓRUM.	Pag. 3
APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.	Pag. 3
LECTURA DEL ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO QUE REGULA LA COMPARECENCIA DE LOS SECRETARIOS DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.	Pag. 8
COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, MAESTRO JOSÉ DÍAZ CASTILLA.	Pag. 19
COMUNICADO DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA DE ESTA ASAMBLEA, EN RELACIÓN A LA SOLICITUD DE COMPARECENCIA ANTE ESA COMISIÓN, DEL DIRECTOR DE LA POLICÍA AUXILIAR DEL DISTRITO FEDERAL.	Pag. 48
COMPARECENCIA DEL DIRECTOR DE LA POLICÍA AUXILIAR DEL DISTRITO FEDERAL.	Pag. 48

*Continúa el sumario en la página 2.*

DICTAMEN DE PUNTO DE ACUERDO RELATIVO A LA CREACIÓN DE UNA SUBCOMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE LA POLICÍA AUXILIAR. Pag. 49

PRONUNCIAMIENTO SOBRE EL DÍA DE LA RAZA Y COMUNIDADES AUTÓCTONAS, QUE PRESENTAN LOS DIPUTADOS JACQUELINE GUADALUPE ARGÜELLES GUZMÁN, DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO Y ALEJANDRO SÁNCHEZ CAMACHO, DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA, E IVAN REYNALDO MANJARREZ MENESES, DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL. Pag. 51

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO SOBRE LA SUSTENTABILIDAD EN EL TRABAJO ADMINISTRATIVO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL, QUE PRESENTA EL DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER, DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO. Pag. 54

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO CON EL FIN DE CITAR A COMPARECER AL CONTRALOR GENERAL DEL DISTRITO FEDERAL, QUE PRESENTA EL DIPUTADO CUAUHTÉMOC GUTIÉRREZ DE LA TORRE, DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL. Pag. 56

A las 11:40 horas.

**EL C. PRESIDENTE, DIPUTADO SALVADOR ABASCAL CARRANZA.-** Proceda la secretaría a pasar lista de asistencia de las ciudadanas y los ciudadanos diputados.

**EL C. SECRETARIO, DIPUTADO ALEJANDRO DIEZ BARROSO REPIZO.-** Se va a proceder a pasar lista de asistencia.

**(Lista de asistencia)**

¿Faltó algún o alguna diputada de pasar lista de asistencia?

Señor Presidente, esta secretaría le informa que hay una asistencia de 61 diputados. Hay quórum.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se abre la sesión.

Sírvase la secretaría dar lectura al orden del día de la presente sesión.

**EL C. SECRETARIO.-** Por instrucciones de la presidencia, se procede a dar lectura al:

**ORDEN DEL DÍA**

Sesión ordinaria, 19 de octubre de 2000.

Lista de asistencia.

Lectura del orden del día.

1. Aprobación del acta de la sesión anterior.
2. Comparecencia del Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, maestro Francisco José Díaz Casillas.
3. Comunicado de la Comisión de Seguridad Pública para la creación de una subcomisión de investigación y comparecencia del Director de la Policía Auxiliar del Distrito Federal.
4. Pronunciamiento sobre el Día de la Raza y comunidades autóctonas, que presenta la diputada Jacqueline Guadalupe Argüelles Guzmán, del Partido Verde Ecologista de México y el diputado Alejandro Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática.
5. Propuesta de punto de acuerdo sobre la sustentabilidad en el trabajo administrativo de la Asamblea, que presenta el diputado Arnold Ricalde de Jager, del Partido Verde Ecologista de México.
6. Propuesta de punto de acuerdo con el fin de citar a comparecer al Contralor General del Distrito Federal ante la honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, que presenta el diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, del Partido Revolucionario Institucional.

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor secretario.

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

**EL C. SECRETARIO.-** Señor Presidente, esta secretaría le informa que ha sido repartida el acta de la sesión anterior a los coordinadores de los grupos parlamentarios, en los términos del artículo 89 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, por lo que se solicita su autorización para preguntar al pleno de la Asamblea si es de aprobarse.

**EL C. PRESIDENTE.-** Proceda, señor secretario.

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

No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta al pleno de esta Asamblea si es de aprobarse el acta de referencia. Los que estén por afirmativa, favor de ponerse de pie.

Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada el acta, señor Presidente.

*ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL, SEGUNDA LEGISLATURA, CORRESPONDIENTE AL PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DEL PRIMER AÑO DE EJERCICIO, CELEBRADA EL DÍA DIECISIETE DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL*

**PRESIDENCIA DEL C. DIPUTADO SALVADOR ABASCAL CARRANZA**

*En la Ciudad de México, Distrito Federal, siendo las once horas con cuarenta minutos del día diecisiete de octubre del año dos mil, la presidencia declara abierta la sesión, toda vez que la secretaría certifica una asistencia de 63 diputados y que existe quórum.*

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

*A continuación, la presidencia con fundamento en la fracción XVIII del artículo 42, del Estatuto de Gobierno para el Distrito Federal; artículo 10 fracción XX, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa; artículo 86 párrafo cuarto, 129 y 132 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, y en los términos de*

los Acuerdos de la Comisión de Gobierno de fechas 21 y 26 de septiembre del año en curso, comparece en esta sesión el Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Aarón Mastache Mondragón, y para acompañarlo al interior del Salón de Sesiones, se designan en comisión de cortesía a los siguientes diputados: Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, Jaime Guerrero Vázquez, Maximino Fernández Avila, Humberto Serrano Pérez, Víctor Hugo Gutiérrez Yáñez, y Emilio Serrano Jiménez. La Presidencia decreta un receso en tanto la Comisión de Cortesía designada cumple con su cometido.

La presidencia levanta el receso y da instrucciones a la Secretaría para que dé lectura al Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma la comparecencia.

A continuación la presidencia da una cordial bienvenida a los invitados especiales, a los directivos de las Contralorías Ciudadanas de Convergencia por la Democracia Partido Político Nacional, de las diversas Delegaciones Políticas del Distrito Federal.

Acto seguido, de conformidad con el punto segundo del Acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 26 de septiembre del año en curso, aprobado por el pleno de la Asamblea el 28 de septiembre del presente año, la Presidencia concede el uso de la palabra para fijar su posición hasta por cinco minutos a la diputada Eugenia Flores Hernández.

Concluida su intervención, la presidencia anuncia que en cumplimiento del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma la comparecencia hacen uso de la palabra hasta por 10 minutos para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los siguientes diputados: Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, del Partido Convergencia por la Democracia; Enoé Margarita Uranga Muñoz, del Partido Democracia Social; Arnold Ricalde de Jager, del Partido Verde Ecologista de México; Marco Antonio Michel Díaz, del Partido Revolucionario Institucional; Eleazar Roberto López Granados, del Partido Acción Nacional, y Alejandro Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática.

Concluida la fijación de los grupos parlamentarios, la Presidencia da la bienvenida al ingeniero Aarón Mastache Mondragón, Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, y para ampliar el informe presentado por la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, licenciada Rosario Robles Berlanga, ante la Asamblea Legislativa el día 17 de septiembre del año en curso, la presidencia le concede el uso de la palabra al ingeniero Aarón Mastache Mondragón, Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal.

Acto continuo para formular la primera ronda de preguntas al funcionario compareciente, hacen uso de la palabra

hasta por 3 minutos, desde su curul, los siguientes diputados: Raúl Antonio Nava Vega, del Partido Convergencia por la Democracia; José Luis Buendía Hegewisch, del Partido Democracia Social; María Guadalupe Josefina García Noriega, del Partido Verde Ecologista de México; Humberto Serrano Pérez, del Partido Revolucionario Institucional; Tomás López García, del Partido Acción Nacional, y Yolanda de las Mercedes Torres Tello, del Partido de la Revolución Democrática, quienes al término de las respuestas del Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, hacen uso de su derecho de réplica, con excepción del diputado Raúl Antonio Nava Vega, del Partido Convergencia por la Democracia, posteriormente hace uso de su derecho de contrarréplica el ingeniero Aarón Mastache Mondragón, Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, quien también durante la intervención del diputado Raúl Antonio Nava Vega, no hace uso de su derecho de contrarréplica, asimismo al final de la intervención de la diputada Yolanda de las Mercedes Torres Tello, del Partido de la Revolución Democrática, el Secretario del Medio Ambiente al hacer uso de su derecho de contrarréplica únicamente agradece los comentarios.

Una vez concluida la primera ronda de preguntas, la presidencia informa que se dará inicio a la segunda ronda de preguntas y para tal efecto hacen uso de la palabra, hasta por 3 minutos, desde su curul, los siguientes diputados: Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, del Partido Convergencia por la Democracia; Jaime Guerrero Vázquez, del Partido Democracia Social; Alejandro Agundis Arias, del Partido Verde Ecologista de México, Alicia Virginia Téllez Sánchez, del Partido Revolucionario Institucional; Federico Mora Martínez, del Partido Acción Nacional, y Horacio Martínez Meza, del Partido de la Revolución Democrática, quienes al término de las respuestas del Secretario del Medio Ambiente, hacen uso de su derecho de réplica hasta por un minuto, posteriormente el Secretario del Medio Ambiente hace uso de su derecho de contrarréplica.

Una vez concluida la segunda ronda de preguntas, la presidencia expresa un breve mensaje, y agradece al ciudadano Secretario del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Aarón Mastache Mondragón, su presencia así como las respuestas a las preguntas que le fueron formuladas, y solicita a la Comisión de Cortesía designada se sirva acompañarlo a su salida del recinto.

A continuación la presidencia instruye a la secretaría dé lectura a diversos oficios que remite el honorable Congreso del Estado de México. La presidencia resuelve: de enterado.

*Enseguida la presidencia informa que ha recibido de la ciudadana Jefa de Gobierno del Distrito Federal, licenciada Rosario Robles Berlanga, una iniciativa de decreto que reforma el artículo 38 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.*

*La presidencia con fundamento en los artículos 66, 67 primer párrafo y 73 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, resuelve: tórnese a la Comisión de Administración Pública Local.*

*Para presentar un pronunciamiento en relación a las elecciones en el Estado de Tabasco, la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Jaime Guerrero Vázquez, quien no hace uso de la palabra por no encontrarse en el salón de sesiones, por lo que la Presidencia declara que el diputado ha perdido su turno, y procede a concederle el uso de la palabra hasta por veinte minutos para dar su pronunciamiento en relación a las elecciones del Estado de Tabasco al diputado Maximino Alejandro Fernández Avila, del Partido Verde Ecologista de México, durante su intervención la diputada Dione Anguiano Flores, del Partido de la Revolución Democrática le formula una interpelación, a la cual da respuesta el diputado en cuestión, al final de su intervención.*

*Posteriormente la presidencia aclara que no se permiten los diálogos, y para continuar con la exposición del pronunciamiento antes referido, concede el uso de la palabra hasta por veinte minutos al diputado Juan José Castillo Mota, del Partido Revolucionario Institucional, durante su intervención la diputada Susana Guillermina Manzanares Córdova, del Partido de la Revolución Democrática, formula una interpelación al diputado en turno, quien decide dar respuesta a la misma.*

*A continuación la presidencia señala que toda vez que el diputado Jaime Guerrero Vázquez, del Partido Democracia Social, perdió su turno para dar su pronunciamiento con relación a las elecciones del Estado de Tabasco, de conformidad con el artículo 123 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, la Presidencia instruye a la Secretaría proceda a consultar al Pleno en votación económica si es de autorizarse su intervención, obteniendo como resultado su autorización. En consecuencia la Presidencia concede el uso de la palabra al diputado Jaime Guerrero Vázquez, del Partido Democracia Social.*

*También para hacer un pronunciamiento relación a las Elecciones en el Estado de Tabasco la presidencia concede el uso de la palabra hasta por veinte minutos al diputado Francisco Fernando Solís Peón, del Partido Acción Nacional.*

*La presidencia con fundamento en el artículo 86 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea,*

*instruye a la Secretaría proceda a consultar al Pleno mediante votación económica, si se autoriza continuar con los trabajos de la sesión hasta agotar los asuntos en cartera, sin que motive debate se autoriza.*

*Posteriormente la presidencia concede el uso de la palabra hasta por veinte minutos a la diputada Dione Anguiano Flores, del Partido de la Revolución Democrática, para hacer un pronunciamiento con relación al mismo tema, durante su intervención el diputado Miguel González Compean, le formula una interpelación; en el mismo acto desde su curul hace uso de la palabra el diputado Alejandro Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática, para hacer una moción de procedimiento señalando que el diputado debe hacer uso de la palabra para formular su pregunta, en virtud de que durante la participación del diputado Mota, tuvieron su oportunidad, por lo que le pide se suscriba a su pregunta.*

*A continuación la presidencia le da la razón al diputado Alejandro Sánchez Camacho, y pide al diputado Miguel González Compean, formule su pregunta. La diputada Dione Anguiano Flores, del Partido de la Revolución Democrática, procede a dar respuesta a la misma.*

*También para formular una interpelación a la diputada Dione Anguiano Flores, la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Juan José Castillo Mota, del Partido Revolucionario Institucional, quien declina su intervención.*

*Enseguida la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Francisco Fernando Solís Peón, del Partido Acción Nacional, para formular una interpelación a la diputada Dione Anguiano Flores, durante su intervención la presidencia le aclara que no se permiten los diálogos, asimismo le indica que haga su pregunta. Posteriormente la diputada en cuestión responde a la interpelación formulada.*

*Para formular también una interpelación a la diputada Dione Anguiano Flores, del Partido de la Revolución Democrática, la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Maximino Alejandro Fernández Avila, del Partido Verde Ecologista de México; la diputada decide dar respuesta a la misma. Durante la intervención de la diputada Dione Anguiano Flores, la Presidencia concede el uso de la palabra a la diputada Susana Guillermina Manzanares Cordova, del Partido de la Revolución Democrática, para formular una pregunta a la diputada oradora, a la que la diputada Dione Anguiano Flores, da respuesta en el momento.*

*Enseguida desde su curul pide el uso de la palabra el diputado Edgar Torres Baltazar, del Partido de la Revolución Democrática, para formular una pregunta a la diputada Dione Anguiano Flores, por lo que la*

presidencia le aclara que el turno de la diputada antes mencionada ha terminado, sugiriéndole que se registre para rectificación de hechos.

A continuación para alusiones la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, del Partido Revolucionario Institucional.

También para alusiones desde su curul pide el uso de la palabra la diputada Dione Anguiano Flores, del Partido de la Revolución Democrática, la presidencia le indica que antes para ilustrar a la Asamblea, se dará lectura al artículo 105 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, la Secretaría procede a dar lectura al artículo antes mencionado.

La presidencia señala a los ciudadanos diputados que no tienen que restringirse a hacer una pregunta, en virtud de que una interpelación es más amplia que la formulación de una pregunta. Además señala que el artículo 105 establece que quien solicite el uso de la palabra con el propósito de esclarecer la intervención hará una interpelación, y que ésta no es sinónima de pregunta. Asimismo señala que así se ha usado en todos los órganos parlamentarios de México, y puede hacer una aclaración el propio diputado desde su curul, porque es esclarecimiento de la intervención y puede al mismo tiempo formular una pregunta, lo anterior para ordenar el debate y no se siente precedente que es restrictivo a solamente formular una pregunta.

Acto seguido desde su curul hace uso de la palabra la diputada Dione Anguiano Flores para pedir se dé lectura al artículo 109, en virtud de que está pidiendo el uso de la palabra para alusiones.

La presidencia le indica que ese es otro asunto, y que hizo la aclaración del artículo 105, para después otorgar el uso de la palabra por los artículos 109 y 110. Por lo que la presidencia procede a concederle el uso de la palabra a la diputada Dione Anguiano Flores para alusiones, durante su intervención pide el uso de la palabra el diputado Francisco Fernando Solís Peón, del Partido Acción Nacional, para formularle una interpelación, en el mismo acto desde su curul hace uso de la palabra el diputado Raúl Armando Quintero Martínez, del Partido de la Revolución Democrática, para señalar que han sido dos veces las que el diputado antes mencionado han faltado el respeto a la diputada Dione Anguiano Flores, por lo que manifiesta que es la segunda y última vez que lo permiten, y que si vuelve a ocurrir reaccionarán políticamente de otra manera.

El Presidente da la razón al diputado Raúl Armando Quintero Martínez, del Partido de la Revolución Democrática, y pide al diputado Francisco Fernando Solís

Peón, respete a la diputada Dione Anguiano Flores, así como a cualquier otro diputado de la Asamblea. Acto seguido el diputado Francisco Fernando Solís Peón ofrece públicamente una disculpa a la diputada Dione Anguiano Flores.

A continuación la presidencia concede el uso de la palabra hasta por 5 minutos para alusiones al diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, quien durante su intervención presenta un punto de acuerdo en términos del artículo 114 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, la Presidencia le aclara que no está agendado en el orden del día, además que se está en otro tema que es un pronunciamiento.

El diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre del Partido Revolucionario Institucional, señala que entonces se proceda en términos del artículo 115. La Presidencia le indica que debió haberlo registrado una hora antes, asimismo le pide que lo agende para la próxima sesión.

Para rectificación de hechos la presidencia concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos al diputado Edgar Torres Baltazar, del Partido de la Revolución Democrática.

Para alusiones la presidencia le concede el uso de la palabra a los diputados Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, del Partido Revolucionario Institucional; y Edgar Torres Baltazar del Partido de la Revolución Democrática, durante su intervención la Presidencia concede el uso de la palabra al diputado Jaime Miguel Moreno Garavilla, del Partido Revolucionario Institucional, quien desde su curul hace una moción en el sentido que se consigne en el Diario de los Debates que no fue la Asamblea quien necesitara ilustración con la lectura del artículo 109, y pide al orador que se centre en el tema que los ocupa, dado que el debate, ha degenerado en cuestiones personales.

La presidencia responde que el orador tiene todo el derecho de contestar alusiones personales, aclarando que la ilustración que se hizo fue del artículo 105 y no del 109, y que es una facultad del Presidente ordenar el debate.

A continuación desde su curul el diputado Jaime Miguel Moreno Garavilla, del Partido Revolucionario Institucional, señala que la lectura del artículo 105 es improcedente, porque la hipótesis normativa de este artículo no se actualizó, reiterando que la Asamblea no necesitaba ser ilustrada, y por lo que hace a las alusiones personales pide a la Presidencia que no solamente abra la posibilidad del artículo 109, y cumpla con la obligación reglamentaria de que el debate se centre en el tema.

*La presidencia le aclara al diputado Jaime Miguel Moreno Garavilla, del Partido Revolucionario Institucional, que en virtud de que percibió que algunos diputados llamaban a moción, se vio obligado a ilustrar a la Asamblea, procediendo a dar lectura al artículo 106.*

*Desde su curul el diputado Jaime Miguel Moreno Garavilla, pide se instruya a la Secretaría de lectura a la fracción II del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa, por instrucciones de la presidencia la Secretaria da lectura al artículo antes referido.*

*La presidencia solicita al diputado Edgar Torres Baltazar del Partido de la Revolución Democrática continúe con su intervención.*

*Acto seguido, para alusiones, la presidencia concede el uso de la palabra al diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, del Partido Revolucionario Institucional, quien declina su intervención.*

*Para rectificación de hechos la presidencia concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos al diputado Emilio Serrano Jiménez, del Partido de la Revolución Democrática.*

*Enseguida para alusiones personales, la presidencia concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos al diputado Francisco Fernando Solís Peón, del Partido Acción Nacional.*

*Para rectificación de hechos la presidencia concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos al diputado Gilberto Ensástiga Santiago, del Partido de la Revolución Democrática, quien durante su intervención hace una propuesta, la presidencia le señala que no hay solicitud por escrito para que proceda dicha propuesta, y a manera de exhortación pide a la Comisión Especial que fue formada precisamente a instancias de algunos diputados por un punto de acuerdo, que a la brevedad posible redacte un informe por escrito para presentarlo a la Asamblea y así dar cumplimiento a la solicitud del diputado Gilberto Ensástiga Santiago.*

*Desde su curul hace uso de la palabra el diputado Francisco Fernando Solís Peón, del Partido Acción Nacional, para hacer una moción de procedimiento, quien señala que toda vez que se trata de una comisión especial ignora quien pueda citarla, por lo que pide que sea la presidencia de la Mesa Directiva o la Comisión de Gobierno.*

*La presidencia señala que como fue una decisión de la Comisión de Gobierno, se turne a ésta para que de ahí surja la instrucción correspondiente.*

*A continuación para rectificación de hechos la Presidencia concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos a la diputada María Guadalupe Josefina García Noriega, del Partido Verde Ecologista de México, y a la diputada Clara Marina Brugada Molina, del Partido de la Revolución Democrática, durante su intervención, el diputado Juan José Castillo Mota, del Partido Revolucionario Institucional, le formula una interpelación, quien acepta y da respuesta a la misma.*

*El siguiente punto del orden del día es una propuesta de punto de acuerdo en relación al Horario de Verano, para su presentación la presidencia le concede el uso de la palabra al diputado Adolfo López Villanueva, del Partido de la Revolución Democrática.*

*La presidencia resuelve: de conformidad con el artículo 114, fracción III del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, tórnese a las Comisiones de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, y de Ciencia y Tecnología e Informática; y Participación Ciudadana.*

*Para presentar una propuesta de Punto de Acuerdo con relación al Día Mundial de la Erradicación de la Pobreza, la presidencia le concede el uso de la palabra a la diputada Clara Marina Brugada Molina, del Partido de la Revolución Democrática.*

*La presidencia resuelve: de conformidad con el artículo 114, fracción III del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, tórnese a las Comisiones de Hacienda, Presupuesto y Cuenta Pública, Fomento Económico y de Población y Desarrollo.*

*Agotados los asuntos en cartera, se da lectura al orden del día de la próxima sesión. Siendo las dieciocho horas con cincuenta y cinco minutos, se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día 19 de octubre del presente año, a las 11:00 horas.*

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario.

Con fundamento en la fracción XVIII del artículo 42 del Estatuto de Gobierno para el Distrito Federal, artículo 10o. fracción XX de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa, artículo 86 párrafo cuarto, 129 y 132 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, y en los términos de los acuerdos de la Comisión de Gobierno, de fechas 21 y 26 de septiembre del año en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, maestro Francisco José Díaz Casillas.

Para acompañarlo al interior del salón de sesiones, se designan en comisión de cortesía, a los siguientes diputados y diputadas: diputado Raúl Antonio Nava Vega, diputado

José Luis Buendía Hegewisch, diputada Ana Laura Luna Coria, diputado Edmundo Delgado Ramírez, diputado Iván Reynaldo Manjarrez Meneses y diputado Marcos Morales Torres. Se solicita a la comisión designada cumpla con su cometido. Se decreta un receso en tanto la comisión de cortesía acompaña al señor Secretario al interior de este recinto.

**(La comisión cumple su cometido)**

**(Receso)**

**(Desorden en las galerías)**

**EL C. PRESIDENTE.-** Se solicita a la Oficialía Mayor el desalojo de la persona que está haciendo el desorden.

Con fundamento en el artículo 96, se solicita a la Oficialía Mayor, proceda al desalojo de la persona que está perturbando el orden en esta sesión.

Por favor, de conformidad con el artículo 96 del reglamento, no puede estar en esta sesión porque ha perturbado el orden, señor. Se suplica a todos los asistentes, a los señores diputados, tomar sus lugares en las curules correspondientes para permitir el ingreso del Secretario de Transporte y Vialidad, a este recinto.

**(La Oficialía Mayor cumple con su cometido)**

**EL C. PRESIDENTE.-** Se levanta el receso. Proceda la secretaría a dar cuenta de la lectura de la Comisión de Gobierno que modifica el formato de las comparecencias de los funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal, con motivo de la glosa del informe de actividades rendido por la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, de fecha 26 de septiembre del año en curso, que norma la comparecencia ante este pleno del ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, Maestro Francisco José Díaz Casillas.

**EL C. SECRETARIO.-** Por instrucciones de la presidencia, se procede a dar lectura al acuerdo en referencia.

*Comisión de Gobierno de la honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura. Acuerdo de la Comisión de Gobierno que modifica el formato y fechas de las comparecencias de funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal, con motivo de la glosa del informe de actividades rendido por la Jefa de Gobierno, para agregar la comparecencia del Secretario de Salud del Distrito Federal.*

#### **CONSIDERANDO**

**Primero.-** Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 86, cuarto párrafo del Reglamento para el

*Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, la Comisión de Gobierno debe proponer al pleno el formato conforme al cual se deberán desarrollar las sesiones en las que comparezcan los funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal.*

**Segundo.-** Que por acuerdo de la Comisión de Gobierno, en su reunión de fecha 20 de septiembre de 2000, se aprobó el formato de las sesiones en que deberán comparecer los funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal, omitiendo incluir al Secretario de Salud. Dicho acuerdo fue aprobado por el pleno en sesión del 21 de septiembre de 2000.

#### **ACUERDO**

**Unico.-** Por acuerdo de la Comisión de Gobierno de esta Asamblea Legislativa se modifica el formato aprobado por el pleno para la calendarización de la glosa del informe rendido por la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, acordando los diputados presentes que se reciban las comparecencias de los funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal, para la glosa del informe, en la fecha siguiente: Funcionario, Secretaría de Transporte y Vialidad. Fecha, 19 de octubre.

*Asimismo, se acuerda que el formato de las comparecencias de dichos funcionarios será el siguiente:*

*Posicionamiento de los grupos parlamentarios, por 10 minutos cada grupo.*

*Informe del funcionario.*

*Pregunta al funcionario por cada grupo, en primera ronda, 3 minutos por cada grupo.*

*Respuestas del funcionario; 5 minutos por pregunta.*

*Réplica del grupo parlamentario; 1 minuto por cada grupo.*

*Contrarréplica del funcionario; 3 minutos por cada réplica.*

*Pregunta al funcionario por cada grupo, en segunda ronda; 3 minutos por cada grupo.*

*Respuestas del funcionario; 5 minutos por pregunta.*

*Réplica del grupo parlamentario; 1 minuto por cada grupo.*

*Contrarréplica del funcionario; 3 minutos por cada réplica.*

*Dado en la sala de sesiones de la Comisión de Gobierno, a los 26 días del mes de septiembre de 2000.*

*Firman: diputado Raúl Armando Quintero Martínez, diputada Patricia Garduño Morales, diputada María de los Angeles Moreno Uriegas, diputada María Guadalupe García Noriega, Diputado José Luis Buendía Hegewisch y diputado Cuauhtémoc Velasco Oliva*

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor secretario.

De conformidad con el punto segundo del acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 26 de septiembre del año en curso, aprobado por el pleno de la Asamblea el 28 de septiembre del presente año, se le concede el uso de la palabra para fijar su posición, hasta por 5 minutos, a la diputada Eugenia Flores Hernández.

**LAC. DIPUTADA EUGENIA FLORES HERNÁNDEZ.-** Con su permiso, señor Presidente; buenos días compañeras y compañeros diputados; maestro Francisco José Díaz Casillas:

Nos indigna ver el dispositivo policíaco implementado en este momento para que venga a rendir su informe a la ciudadanía, evidenciando con esto la imagen de la Secretaría a su cargo, prepotente y autoritario.

Si eso lo hace cuando acude a rendir informes a la ciudadanía, que no hará cuando la ciudadanía acude a solicitarle solución a sus problemas.

Le recordamos que un gobierno que se dice democrático, debe escuchar y atender los reclamos de la sociedad.

Algunos de los principales problemas de la ciudad son una falta de una correcta planeación en la circulación y tránsito de los vehículos, así como la carencia de un transporte eficiente, suficiente y menos contaminante; problemas que tiene que resolver la Secretaría a su cargo y que no se ha podido lograr.

En su informe vemos que quedan diversos proyectos que están en proceso y que se dejarán para su instrumentación o conclusión a la siguiente administración, por ejemplo la modernización del transporte público, la construcción de 5 intersecciones, así subyaremos la eliminación de la corrupción.

Estamos conscientes de que esto no es cien por cien atribuible a su gestión, pues existen vicios arraigados que entorpecen el logro de los objetivos, además de una ausencia de continuidad al programa integral, debido a que en los últimos 3 años han pasado 3 Secretarios por esta institución.

A pesar de los esfuerzos que se han emprendido para la descentralización de actividades y el mejor funcionamiento

de la Secretaría, las unidades administrativas siguen prestando un servicio deficiente, inconsistente, en donde sigue imperando la corrupción y el burocratismo.

Por lo que se refiere al transporte público de pasajeros, el Partido del Trabajo considera que el nivel de la calidad de servicios sigue siendo aún insatisfactorio, pues casi todas las unidades superaron su vida útil y presentan un alto grado de deterioro. Sumado a esto, los conductores no cuentan con la calificación requerida como es entre otras la atención a discapacitados, turistas, personas de la tercera edad, entre otros. Los cursos de capacitación que se les brindan son obsoletos y no cumplen con su objetivo.

Nos sorprende ver en su informe que de 37, 273 licencias tarjetón que se han expedido, de ellas sólo se han capacitado a 7,141 operadores, solamente el 19% total; pareciera que se está trabajando a la inversa, ya que de acuerdo al reglamento vigente primero hay que capacitarse y luego obtener el tarjetón y no viceversa.

A este respecto el Partido el Trabajo se manifiesta porque las autoridades pongan énfasis en este rubro de la capacitación; está comprobado que en la mayor parte de los accidentes automovilísticos que suceden en esta ciudad está involucrado algún chofer de servicio público.

Por otra parte, observamos que sigue existiendo una gran oferta de transporte, misma que supera la demanda, aunque en horas pico los pasajeros se hacían en el interior o se cuelgan literalmente de las puertas de las unidades y el resto...

**EL C. PRESIDENTE.-** Permítame la oradora. Un momento diputada.

Se suplica a los señores y señoras diputadas y los asistentes a esta sesión, tomen su lugar y pongan atención a la oradora para proceder a la civilizada reunión que tenemos que desarrollar el día de hoy.

Por favor señores medios de comunicación, también a los representantes de los medios se les suplica guardar silencio, tomar sus lugares.

**(Desorden en el recinto)**

**EL C. PRESIDENTE.-** Por favor, prosiga la oradora.

**LAC. DIPUTADA EUGENIA FLORES HERNÁNDEZ.-** Me espero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Prosiga la oradora.

**(Desorden en el recinto)**

**LA C. DIPUTADA EUGENIA FLORES HERNÁNDEZ.-** Me espero, porque quisiera que se aclarara. ¿Pero no se puede aclarar primero? Yo le pediría al señor Presidente...

**EL C. PRESIDENTE.-** Suplico a la Oficialía Mayor tome cartas en el asunto para que se desarrolle la sesión como debe ser.

**LA C. DIPUTADA EUGENIA FLORES HERNÁNDEZ.-** Gracias.

Continuamos. Pasaremos ahora a hablar de esto, lo que es la supervisión del transporte. Nos informa usted que existen 233 inspectores, mismos que consideramos se han encargado de denigrar aún más a su institución. El Partido del Trabajo manifiesta su reproche a esta figura, pues son personas con falta de escrúpulos y sensibilidad, quienes lejos de cumplir con su función, sólo se dedican a extorsionar y a violar el manual operativo que los rige.

Por lo que respecta al Servicio del Transporte Colectivo Metro, vemos con desagrado a quienes lo usamos frecuentemente pensando en los que lo usan todos los días como la imagen de ese transporte se deteriora día con día. Resulta notorio el desgaste de sus instalaciones, trenes viejos y grafitiados, escaleras eléctricas descompuestas, filtración de agua, entre otros, y sobre todo el que muchas veces se tenga que esperar de 10 a 15 minutos el que llegue un nuevo tren. Se estima que se cometen a diario un promedio de 300 asaltos sin denunciar.

Señor Secretario: creemos que los datos estadísticos son un buen indicador, pero quisiéramos que ahondara más en el tema económico, ya que por lo que respecta a su Secretaría siguen existiendo muchos programas y pocos resultados.

En su informe nos dice, en materia económica, y en sus datos estadísticos aparenta ser triunfalista. Vamos a poner un ejemplo: nos muestra que el gasto programable del organismo de transporte en lo concerniente al Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el gasto de capital, de 299.8 millones de pesos programados a ejercer, sólo se devengaron 245 millones de pesos. Como en otras Secretarías de este Gobierno, seguimos viendo que se refleja un subejercicio, aquí nos referiríamos a 54.8 millones de pesos.

Finalmente señor Secretario: la labor que ha desempeñado en el ámbito de su competencia deja mucho que desear, los resultados que se esperaban no son tangibles; la administración entrante heredará una Secretaría poco o mal saneada, completamente contaminada, donde la corrupción emerge día con día como el pan nuestro.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias diputada.

En cumplimiento del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta comparecencia, fijarán la posición de sus grupos parlamentarios, hasta por 10 minutos, los siguientes diputados: diputado Raúl Antonio Nava Vega, del Partido Convergencia por la Democracia; diputado Jaime Guerrero Vázquez, del Partido Democracia Social; diputado Santiago León Aveleyra, del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del Partido Revolucionario Institucional; diputado Federico Mora Martínez, del Partido Acción Nacional; y diputada Ruth Zavaleta Salgado, 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, del Partido Convergencia por la Democracia.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ANTONIO NAVA VEGA.-** Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros diputados; señor Secretario:

La administración del transporte en los últimos años ha crecido para mejorar el servicio; de ser una dirección pasó a ser una Secretaría y si bien crecieron las responsabilidades y han aumentado los servicios de transporte, también ha crecido la burocracia y la corrupción.

El Instituto del Taxi fue creado para desconcentrar las responsabilidades, eficientar los trámites, el servicio y evitar la corrupción, pero han surgido nuevos problemas sin resolver a cabalidad los anteriores: existe un exceso de oferta de placas. Lo anterior ha ocasionado que miles de taxis vacíos circulen diariamente por la ciudad en busca de pasajeros, contaminando e incrementando el tráfico vehicular; además los coyotes están haciendo negocios jugosos, pues tan sólo hay que ojear los periódicos para darnos cuenta de la cantidad de anuncios que ofrecen la compra y venta de juegos de placas.

Por otro lado, se sabe que los “dantes” desaparecieron para disminuir la corrupción, pero gran parte de sus funciones se trasladaron a los policías. Nos queda clarísimo que la corrupción simplemente se trasladó, no se erradicó, ni siquiera disminuyó.

No existe una autoridad respetada y eficiente que supervise y controle los microbuses y los autobuses concesionados; todos los días la imprudencia de sus choferes ocasiona graves accidentes, hacen base y paradas en lugares no autorizados, en doble y triple fila.

Reconocemos que los transportes controlados por el Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría que usted encabeza, no tienen el mismo comportamiento que los anteriores, es decir los trolebuses, el tren ligero y el Metro, con mayor razón los transportes concesionados y

los microbuses particulares deberían ser sometidos a una mayor vigilancia y supervisión y deberían de ser obligados a prestar un mejor servicio, más responsable, más serio y más limpio.

Se debe de erradicar la irresponsabilidad e inexperiencia de los choferes, para ello hay que controlarlos y capacitarlos por medio de un organismo especializado que se encargue de otorgar las licencias y revalidarlas periódicamente, por lo menos cada año, en base a criterios de salud, adicciones e incidencia en faltas administrativas, entre otras cosas.

Los paraderos ubicados generalmente en estaciones del Metro son un foco de inseguridad y falta de control sanitario; existen todo tipo de negocios sin autorización o regularización alguna, negocios que no pagan impuestos. A propósito de ello, en el último año vemos que la Secretaría disminuyó sus ingresos por este rubro debido a la suspensión de los trámites de reposición, revistas y cesión de derechos, entre otras.

Debemos de retomar del pasado las cosas que funcionan. Por ejemplo, los sitios de taxi que están contemplados en la Ley de Transporte hoy encuentran una serie de obstáculos a pesar de que ofrecen seguridad y comodidad a los usuarios y beneficio económico a los concesionarios.

Señor Secretario, nuestra ciudad requiere de un transporte ordenado, moderno, limpio, seguro y confiable, pensamos que debe ser más estricta su reglamentación y supervisión, la Ciudad de México debe tener un sistema de transporte adecuado a los tiempos, a su tamaño y al número de sus habitantes.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor diputado.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al diputado Jaime Guerrero Vázquez, del Partido Democracia Social.

**EL C. DIPUTADO JAIME GUERRERO VÁZQUEZ.-** Con su venia, señor Presidente.

Señor Secretario Francisco José Díaz Casillas; compañeras diputadas; compañeros diputados: La Ciudad de México es una de las metrópolis más grandes del mundo, como tal debe ser vista. Deben enfrentarse sus problemas y proponerse soluciones. El número de habitantes que conviven día a día en ella demandan un sinnúmero de servicios para poder llevar a cabo sus tareas cotidianas; los transportes y la vialidad son precisamente algunos de estos servicios que nuestra ciudad requiere y son, por desgracia, uno de nuestros talones de Aquiles en nuestra vida cotidiana.

No cabe duda que el rubro de la Secretaría a su cargo es uno de los más difíciles de administrar. La corrupción, el atraso en materia de transporte y la falta de información vial para la ciudadanía son obstáculos que han permanecido y que sin duda se han enfrentado. Sin embargo, si somos coherentes con nuestra realidad, observaremos que la labor no está concluida y, aún más, es una labor que se presente permanente, que no puede darse por concluida en la medida que nuestra ciudad crece y demanda de este servicio.

Los diputados que integramos la fracción de Democracia Social queremos presentarle nuestras inquietudes, con el ánimo de trabajar juntos para resolver los problemas de transporte y vialidad, corregir lo necesario y seguir trabajando en lo que hasta ahora se ha realizado.

Una de las demandas más frecuentes que los ciudadanos hacen a nuestro gobierno y a los legisladores es la relativa a la eficacia y eficiencia del transporte público y concesionado; se demanda, por ejemplo, que los conductores de microbuses respeten las leyes y a los usuarios de este transporte, para así evitar los cotidianos accidentes. Es tarea de quienes estamos hoy aquí entender las peripecias que diariamente miles de ciudadanos padecen al transportarse.

En la medida en que quienes representamos a la ciudadanía y quienes están a cargo de la Administración Pública local formemos canales de comunicación con los habitantes del Distrito Federal, estos tendrán una participación más activa en las tareas de solución de su problemática. El vínculo entre los ciudadanos y su gobierno y entre los ciudadanos y sus legisladores es un imperativo de la democracia que estamos construyendo.

Es sabido que el transporte público de nuestra ciudad padece un sinnúmero de problemas, pero existe uno que es fundamental resolver, pues mientras esté presente difícilmente se podrán resolver otro tipo de problemas; me refiero, por supuesto, a la corrupción. Es frecuente encontrar a un joven conduciendo un microbús -cabe decirlo- en pésimas condiciones, sin tener la licencia correspondiente, corriendo el vehículo a toda velocidad, buscando ganar pasaje, como si la calle, el pasaje y las leyes estuvieran a su disposición. A veces parece que vivimos en una tierra de nadie.

¿Quién ha determinado cuántos microbuses debe tener cada ruta? ¿Cuál es la frecuencia por hora, incluyendo las horas de más tránsito en la ciudad, para evitar estas terribles carreras?

Ya mis compañeros se refirieron a la situación de los paraderos, que están a cargo de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Recalco, se han convertido en grandes tianguis, donde se afecta a los usuarios, principalmente a los usuarios del transporte público.

Es de vital importancia que se combata frontalmente y de manera integral el problema de los centros de transferencia modal, pues el ambulante si bien no es problema que compete a la Secretaría a su cargo, afecta de forma significativa a la vialidad y al transporte, lo que sí compete a esa Secretaría.

Consideramos como impostergable la conclusión del reordenamiento de todos los paraderos que existen en las afueras de las estaciones del Metro, como los de Universidad, Xochimilco y Tasqueña que menciona usted en su informe.

Por otro lado, las licencias llamadas tarjetones que se expiden a los conductores del servicio público, significan un fenómeno de corrupción. En primer lugar, los cursos de actualización son impartidos en muchas ocasiones por personal que no está lo suficientemente capacitado y que sin un plan adecuado repiten año tras año el mismo formato que deriva comúnmente en la "mordida" para evitar la realización cabal de todo este trámite burocrático, y todo esto señor Secretario, es por voces de los propios operadores del servicio público.

La revista vehicular es otro de los trámites que provocan y devienen en corrupción. Sabemos que esta revista tiene por objeto verificar que los vehículos que prestan el servicio público cumplan con las especificaciones legales, pero con subirse a un taxi o un microbús, podemos darnos cuenta que dicha inspección no fue realizada. Sería conveniente, señor Secretario, que nos informara cuántos vehículos del total de los registrados cumplieron con ese requisito.

Durante esta administración se creó el Instituto del Taxi, con la finalidad de atender específicamente las demandas y problemas de este tipo de transporte, es un esfuerzo loable que sin duda enfrenta aún serios problemas. En días pasados se anunció por parte de su Secretaría que se otorgarían otras 40 mil concesiones para taxis. Sin embargo, de las 18 mil concesiones anunciadas en 1998, sólo tenemos noticias de que sólo se han entregado 15 mil. Le pedimos con todo respeto, nos informe la situación de las 3 mil concesiones faltantes.

Los diputados de la fracción Democracia Social, consideramos que antes de entregar más concesiones, se necesita un padrón actualizado, un padrón confiable del total de taxis que circula en la Ciudad de México, así como si existe un derecho de los ciudadanos a tener un transporte digno; también está el derecho de los señores taxistas a tener información veraz sobre la situación de sus colegas, pues entre mayor número de oferta de taxis haya en la ciudad, menor será el ingreso de los operadores.

Nos preocupa también, señor Secretario, ¿Cuántos juegos de placas se han detectado duplicadas?, porque sabemos

que existen taxis que tienen dos o más placas con la misma serie.

El efectivo control vehicular es un asunto que debe contribuir a la seguridad pública. El fracaso del Registro Nacional de Vehículos a nivel federal, mostró lo complejo que es tener un padrón vehicular confiable y seguro para evitar que se cometan ilícitos.

En el informe que usted nos presenta nos dice que existen 3,500,000 vehículos en el Distrito Federal que casualmente es el mismo número que presentó el ingeniero Cárdenas en su primer informe de gobierno. Asimismo, se nos informa que se han dado de baja en 3 años 187,904 juegos de placas y también que en el total de trámites de control vehicular que se llevaron a cabo es de 1,319,135. Por lo anterior, nos gustaría que nos explicara cuántos vehículos están registrados en el padrón vehicular del Distrito Federal y cuántos vehículos cuentan con más de dos placas registradas, como es el caso de la placa 376 JUU.

Usted nos informa que expidieron en tres años de gobierno 3,266,420 licencias para conducir, más 1,319,135 trámites de control vehicular y sólo 937,135 trámites de pago de infracciones. Tomando en cuenta que para cualquier trámite es necesario presentar el comprobante de no adeudo ¿Qué se hace con las placas que se dan de baja? ¿Cuántas de estas series se han destruido y por qué existe esta diferencia entre los trámites locales y el pago de infracciones?

Hablando de licencias para conducir, éstas son otro factor de corrupción permanente. Tramitar una licencia de acuerdo con lo establecido, es una odisea para los ciudadanos. La burocracia que tiene que enfrentar los orilla a cometer actos ilícitos para obtener con mayor facilidad la licencia para conducir. Ante esto, tenemos algunas preguntas: ¿Quién detenta hoy la concesión para fabricar dichas licencias y con cuál licitación se llevó a cabo este trabajo? ¿Por qué se canceló el programa de licencia domicilio, el cual evitaba corrupción y garantizaba el pago a la Tesorería?

Sabemos que existen ciudadanos con más de tres licencias para conducir; nos gustaría saber también cuál es el padrón real de licencias y cuántas están duplicadas.

Señor Secretario:

Las opiniones e inquietudes que acabo de manifestarle las dirijo a usted con todo respeto, con el único objeto de tener de su propia persona los datos necesarios, ya que como legisladores el tener datos precisos y reales no resultan en beneficio de esta Asamblea únicamente, sino de toda la población. Es necesario que al tener esos datos el trabajo realizado tenga continuidad, que se concluyan las tareas pendientes y se resuelvan los problemas presentes. Concluyo.

Quien hoy comparece ante esta Soberanía y quienes lo escuchamos con atención nos debemos a la ciudadanía; trabajemos juntos por lograr su bienestar.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado Guerrero Vázquez.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al señor diputado Santiago León Aveleyra, del Partido Verde Ecologista de México.

**EL C. DIPUTADO SANTIAGO LEÓN AVELEYRA.-** Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros diputados; distinguidos invitados, buenas tardes; maestro Francisco José Díaz Casillas, Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

Señor Secretario:

Los problemas de vialidad y transporte constituyen sin lugar a dudas, después de la seguridad pública y la impartición de justicia, la parte grave a resolver en la ciudad, ya que inclusive es elemento importante del problema de la contaminación ambiental; sin embargo, además de percibirlos como parte integrante de una problemática que vive nuestra ciudad, también se distingue en ellos a los elementos que a partir de una política gubernamental de verdadero compromiso social, hubieran desembocado en soluciones.

Sin embargo, el informe que hoy nos ocupa, al igual que presentados por sus compañeros, contiene muchos programas y proyectos, pero escasas acciones y/o soluciones. Encontramos, señor Secretario, que se informa mucho en materia de transportes y menos en materia de vialidad y que en su conjunto, desde nuestra perspectiva, realmente poco contribuyeron a solucionar la problemática existente.

Nosotros, al igual que un gran número de ciudadanos, percibimos que el problema sigue sin solución. Derivado del análisis al documento, encontramos una serie de incongruencias entre la información presentada por el Secretario de Obras y la contenida en su informe, señor Secretario.

El ingeniero César Buenrostro informó de la realización de 12 adecuaciones geométricas, 3 más en proceso, en tanto que usted refiere a sólo 9 y de ellas 5 que están aún en construcción.

Por otra parte, observamos que la política gubernamental en materia de transporte y vialidad no tomó en cuenta el aprovechamiento de otros medios alternativos de transporte,

como es el caso de la bicicleta y el uso eficaz del Transporte Eléctrico, como el programa de los taxis eléctricos, ecotaxis, que cuenta con incentivos de placas y fiscales y pudieran ser también autofinanciable.

No encontramos en su informe ninguna actividad institucional, que aunque de manera marginal hubiera considerado este medio de transporte, que además de aportar beneficios ecológicos, es muy económico.

En el Partido Verde Ecologista consideramos que con esto se desaprovechó una buena alternativa, aunque aún es tiempo de enmendar ese error.

Consideramos que se perdieron tres valiosos años, se gastaron recursos económicos de manera innecesaria y pedimos la oportunidad de mejorar las condiciones de vida en nuestra ciudad.

A la fecha, a unos cuantos días de que concluya la administración que encabeza Rosario Robles, los ciudadanos del Distrito Federal aún no vemos los cimientos del modelo de la ciudad ofrecida por el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas en 1997, que entre otras tendría las siguientes características: segura, productiva, educada, culta, digna y sin contaminación.

Sobra decir en este momento que lejos quedaron ustedes de cumplir con la expectativa ciudadana generada a partir de su discurso político.

De la revisión al contenido de su informe reconocemos que como administrador público, usted emprendió un número importante de acciones organizativas mediante la elaboración de una serie de manuales de organización y de procedimientos; pero el problema de transporte y vialidad continuó sin merecer de su parte respuestas integrales acordes a un programa de mediano y largo plazo.

Consideramos que aún con todos los manuales de que se dotó a las dependencias y organismos, aún persisten graves problemas por resolver.

El esperado mejoramiento en los problemas urbanos de seguridad, ambulante, contaminación y transporte aún no llegan, por lo que consideramos que se convertirá en una gran herencia y responsabilidad para la siguiente administración, misma que desde ahora ya hace señalamientos respecto a lo que se hizo mal y no se alcanzó a realizar.

Usted nos informa, señor Secretario, de la entrega de 14,511 juegos de placas de taxi, en base a una declaratoria de necesidades, sin embargo, muchos han considerado que dicha asignación sirvió también para cumplir problemas de campaña que no tendrían cuestionamiento si la asignación y entrega no se hubiera realizado de manera clientelar.

Hay otros elementos subutilizados en su administración, que de haberlos considerado como ejes de las políticas en materia de transporte y vialidad, los beneficios serían palpables, creemos que se desaprovecharon algunos medios, que sin grandes inversiones sí reportarían importantes beneficios para solucionar la problemática en la materia y la preservación de la calidad del aire.

Es el caso que dentro de sus políticas no se consideró el uso intensivo de la bicicleta como medio de transporte alternativo, económico, eficiente, no contaminante y de dividendos para la salud de todas las personas. Sin embargo, en su lugar encontramos que en materia de vialidad, destaca la gran cantidad de kilómetros de calles repavimentadas, que sin dejar de ser importante, solamente privilegio de manera directa al transporte individual a través del uso de vehículos con automotores de gasolina.

La administración de la Secretaría a su cargo no realizó acción alguna para la construcción de ciclopistas y andadores ecológicos, lo que desde nuestro punto de vista constituye un craso error.

Consideramos inadecuada la decisión de instrumentar en el derecho de vía del ferrocarril en Cuernavaca, sería por Ferrocarriles Nacionales de México, la construcción de una vía alterna del Periférico.

Otro medio de transporte no contaminante subutilizado, fue el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el cual paradójicamente en lugar de ser utilizado por un mayor número de personas, sucedió exactamente lo contrario.

El anexo estadístico que presentó la Jefa de Gobierno, muestra que en 1997, el número de usuarios en día laborable, fue de 4.2 millones, mientras que en 1999 disminuyó a 3.9 millones de pasajeros, no obstante que reconoce un incremento de 142 carros para ser una total de 2,601.

En este sentido, señor Secretario, para el Partido Verde Ecologista de México, es preocupante que las acciones que se han llevado a cabo en las instalaciones de este sistema de transporte, mantenimiento, renivelación, compra de equipo, no estén reeditando en un eficiente servicio que motive a las personas a su utilización.

¿Acaso lo que se busca es deprimir la demanda del servicio, situación que facilitaría mucho a ustedes el incremento del costo del boleto?

En nuestro partido estamos convencidos que la eficiencia y mayor cobertura del Sistema de Transporte Colectivo Metro, seguirá siendo la alternativa viable y sustentable de transporte que requiere esta capital.

Respecto a los microbuses, calificados por algunos como un mal necesario, hemos continuado con la anarquía en su reglamentación y operación. Por ello es urgente la transformación en una red de autobuses eficiente que realmente forme parte integral del transporte público, siendo responsabilidad de todos buscar las fuentes de financiamiento para lograr dicha meta, pudiendo inclusive tomar elementos de otras ciudades que ya han superado este problema.

El caso del Servicio de Transportes Eléctricos, trolebús, no es la excepción, porque en 1999 operó 17 rutas, cantidad que ya existía en 1997; el parque vehicular no está en mejor situación porque el mismo informe reconoce que en 1999 el número de trolebuses en condiciones de operar era de 396, 3 menos que en 1997.

Esa situación, señor Secretario, es la causa para que de un total de 79 millones de pasajeros transportados por este medio en 1997, en 1999 solamente se transportaron 70.6 millones.

Los elementos citados, consideramos que muestran los desaciertos que en esta materia ha tenido el gobierno por ustedes denominado “de grandes acciones”.

¿Acaso, señor Secretario, piensa usted que los niveles de contaminación atmosférica se deben principalmente a los aciertos de las acciones implementadas? Nosotros creemos que la naturaleza fue muy bondadosa.

Por último, señor Secretario, manifestamos a usted que la ciudadanía no percibe una reconversión en el sistema de transporte público y los hechos demuestran que no han orientado los esfuerzos en privilegiar el uso de transporte alternativo y un adecuado uso de los transportes eléctricos, mismos que además de disminuir la contaminación, en mucho contribuirán a la solución de la problemática de transporte y vialidad.

Por su atención y respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias diputado Santiago León.

Tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, el señor diputado Fernando Espino Arévalo, del Partido Revolucionario Institucional.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO.-** Señor Presidente. Maestro Francisco José Díaz Casillas, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; compañeras y compañeros diputados:

Vivimos en la Zona Metropolitana más grande del mundo; en ella se realizan un promedio de más de 30.7 millones de viajes en cada día laborable, y de estos, el 52% se realizan a

través del transporte concesionado, y un 16% en automóviles privados, así como el 32 restante en transporte público, y de éste último, el Metro atiende el 15% del total de viajes-persona-día.

Si al reto anterior le agregamos que el actual gobierno no le puso la debida atención a la solución de los justos reclamos de la ciudadanía en este importante rubro, debido a que sólo se han tomado medidas de carácter populista, sin análisis técnico-operativo alguno, quizás por el pleno desconocimiento de la materia o la falta de voluntad de los funcionarios designados que no resuelven los problemas de fondo y dejan de lado los proyectos más importantes y sustantivos, que es donde se encuentra el principal y verdadero reclamo de la población usuaria.

Por ello, hoy en día nos encontramos con un caótico servicio de transporte que cada vez se va complicando y degradando. Desafortunadamente vemos con mucha pena y tristeza, cómo los asaltos y crímenes se incrementan cada vez más en el transporte público; cómo crece el caos vial ante el desorden del transporte concesionado por acciones de corrupción, por la falta de acciones disciplinarias y por la incapacidad de agentes de tránsito y funcionarios.

De la misma manera, observamos con seria preocupación cómo los sistemas de transporte, de los cuales nos sentimos orgullosos, como es el Metro, están degradando la seguridad y calidad del servicio que se presta, debido principalmente a la falta de refacciones e implementos necesarios para dar mantenimiento preventivo y correctivo a los trenes y a las instalaciones fijas, esto como consecuencia de una pésima administración de los funcionarios encargados de la aplicación del presupuesto, que en el caso del Metro se encuentra en manos del señor Mario Cepeda y Martínez, Director de Programación y Presupuesto quien lamentablemente no sabe lo que es el proceso técnico-operativo ni el administrativo ni mucho menos trabajar en equipo; siendo inconcebible que no se adquieran los mínimos materiales para dar un servicio de calidad y seguridad, y por otro lado se dejen de ejercer más del 80% del presupuesto del Metro en los últimos tres años, esto es, en la compra de refacciones, materiales y herramienta y en bienes de inversión, lo que pone a este servicio de transporte, orgullo de México, en un estado sumamente crítico.

Por todo lo expuesto, la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional, por mi conducto, insiste y plantea ante este pleno tomar medidas urgentes en los siguientes aspectos:

Incorporar la Dirección General de Obras del Metro al Sistema de Transporte Colectivo, como parte de su estructura orgánica, que garantice con esto la calidad de obra y las instalaciones fijas; realizar una verdadera reestructuración

de la Secretaría de Transporte y Vialidad, ubicando gente técnica y capacitada, que domine el tema del transporte, para que tenga una verdadera función normativa y rectora.

Modernizar todos los sectores del transporte público: metro, trolebuses, autobuses y servicios concesionados, fijándoles metas y compromisos que permitan atender las actividades sustantivas y los problemas de transporte que reclama la ciudadanía a corto y mediano plazo; modernizar y hacer verdaderamente funcionales y seguros los paraderos y centros de transferencia modal.

Considerar al Metro como la columna vertebral del transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México, impulsando su crecimiento con base al plan maestro del Metro y trenes ligeros; prolongar la Línea 7 al sur, de Barranca del Muerto hasta San Jerónimo, con una extensión de 7 kilómetros; concluir la Línea 8 hacia el norte, de Garibaldi a Indios Verdes y hacia el sur, de Atlalilco hasta Acoxta, con una extensión de 16.7 kilómetros; construir la Línea 12 Mixcoac Atlalilco, incorporando el tramo Atlalilco Constitución de 1917, que actualmente forma parte de la Línea 8, con una extensión de 7 kilómetros; completar la Línea B del Metro y adquirir 28 nuevos trenes para cumplir con la calidad del servicio que requiere dicha Línea.

Crear un plan emergente de adquisiciones y de capacitación intensiva para que los organismos del transporte público cuenten a la brevedad posible con refacciones y personal verdaderamente capacitado, que permita mejorar rápidamente la calidad del servicio; crear un efectivo e intensivo programa de seguridad y vigilancia en todos los sistemas de transporte público y principalmente en las zonas de intercambio modal, con equipos modernos de videovigilancia y persona estratégicamente ubicado y capacitado.

Modernizar la red vial del transporte de superficie, principalmente en los puntos y cruces conflictivos, mediante estudios serios de ingeniería y proyecto de ejecución inmediatos, que hagan más fluido el tránsito de vehículos; modernizar el transporte concesionado mediante normas estrictas de ecología para los vehículos, así como un intensivo programa de capacitación para conductores, que permita mejorar la calidad del servicio; fomentar y privilegiar los servicios de transportes eléctricos, tanto públicos como privados, sobre los otros medios, a fin de disminuir la contaminación ambiental.

Urgir al Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal para que libere de inmediato los recursos económicos, 1,460 millones de pesos, para llevar a cabo la necesaria rehabilitación de 37 trenes modelo 73, lo cual fue acordado ya por el Consejo de Administración del Sistema de Transporte Colectivo que es presidido por usted, señor Secretario de Transportes y Vialidad.

Que sean retiradas de inmediato de los almacenes y de las áreas de trabajo del Sistema de Transporte Colectivo, los llamados “ascareles”, por ser considerados de alto riesgo para la salud tanto de trabajadores como del público en general.

Es sólo de esta manera como la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional vislumbra el futuro en el contexto del transporte público y les manifiesta a todos ustedes que se cuenta con los ingenieros técnicos y administrativos que tienen la capacidad y experiencia técnico-operativa para llevar a cabo estas acciones, que sin duda alguna mejorarán radicalmente la calidad del servicio del transporte en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Gracias por su atención.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado Espino.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 10 minutos, al señor diputado Federico Mora Martínez, del Partido Acción Nacional.

**EL C. DIPUTADO FEDERICO MORAMARTÍNEZ.-** Con su venia, señor Presidente.

Antes de presentar la posición de mi partido, quisiera hacer una observación respecto a lo avergonzante que resulta encontrarnos con un dispositivo de seguridad implementado a las afueras de este recinto legislativo, que habla evidentemente de la inseguridad que respecto a la gestión que realizó el Secretario de Transporte se tiene.

Quisiera hacer también la observación que este tipo de dispositivos violan las garantías que tenemos de libre tránsito, provocando por supuesto y persiguiendo el único fin de privarnos también de una garantía individual garantizada en la Constitución, que tenemos a la libre expresión.

Es vergonzante también encontrarnos con situaciones como las que hace un momento le acaba de suceder al señor Raúl Urbina Cruz, fotógrafo de Uno más Uno, donde personal ajeno a los que en esta Asamblea laboran, lo golpeó y además lo despojó del rollo fotográfico con el que contaba. Si esto sucede en este recinto legislativo, que debería ser garantía y aval de los derechos que a libre expresión tenemos, qué no sucederá por allá en lo oscurito, en el resto de la ciudad donde los medios de comunicación no se encuentran.

Siendo la Ciudad de México una de las más grandes del mundo y en donde por cierto nada más cotidianamente convivimos cerca de 10 millones de personas, es indudable la importancia que reviste el transporte para mantener la dinámica del Distrito Federal.

Una ciudad como la nuestra debe contar por lo tanto con un transporte capaz de brindar eficiencia y seguridad para quienes lo utilizan. Sin embargo, esto parecería ser un mero espejismo pues desgraciadamente son muchos los testigos mudos del deterioro y la anarquía que prevalece en este rubro.

Más de 27 mil microbuses, 90 mil taxis y 1,500 autobuses recorren diariamente nuestras calles, sin que al parecer nadie ponga orden.

Ineficiencia, deterioro e inseguridad son términos que definen con claridad la condición del transporte en esta ciudad.

Muy a pesar del aumento de la deuda pública que solicitó la señora Jefa de Gobierno del Distrito Federal y de la importancia que implica la cuestión del transporte, no es posible observar que ese aumento signifique un beneficio para los usuarios.

Por ejemplo, hemos visto que si bien se ha mantenido el costo del Transporte Colectivo Metro en 1 peso 50 centavos, esto responde más a intereses populistas y demagógicos y no a una visión integral para la mejora del servicio. Esta visión ha dado como resultado el deterioro y la precariedad de las instalaciones.

De igual forma, con relación al tema del endeudamiento, y haciendo un poco de memoria, si no mal recuerdo, el ingeniero Cárdenas en su solicitud de techo de endeudamiento mencionaba que el destino de este dinero sería en dos rubros básicos para esta ciudad: uno de ellos el transporte público, específicamente la compra de 28 trenes para la Línea B, misma que una vez autorizada el gobierno tuvo a bien cancelar. Pero además sabemos del programa de rehabilitación de vagones, mismos que le ahorra al contribuyente un 70% del costo de un vagón nuevo.

¿Podría usted decirnos, señor Secretario, cuáles han sido las razones por las cuales la Secretaría a su cargo no ha licitado la habilitación de estos vagones, o es que acaso a nadie les ha llegado al precio?

Actualmente se presta un mal servicio al público, el usuario frecuentemente prefiere, por la falta de trenes, tomar un microbús que hacer uso de la Línea B. Esto es un círculo vicioso al paso que vamos, pues la subutilización de la Línea B inevitablemente dará como resultado que virtualmente se desperdicie una obra que nos costó a todos los habitantes de esta ciudad la módica cantidad de 900 millones de dólares.

Es evidente que la precariedad del transporte público masivo ha generado una situación semejante a una caja de pandora que tal parece no ha sido identificada por usted. Al deteriorarse el servicio de transporte colectivo las personas,

por obvias razones, prefieren comprar un auto, aunque sea usado, que les permita trasladarse más cómodamente; esto desde luego se convierte en un problema de falta de espacio para tal cantidad de automóviles que circulan diariamente por la ciudad, así como resulta ser un problema ambiental al generarse como consecuencia un aumento en los factores contaminantes.

Además, indirectamente se promueve el servicio de transporte de microbuses que, pese a ser un tercio más caro en su tarifa mínima, resulta ser una opción tal que la gente no se incomoda en pagarlo.

Así pues, un problema que al parecer ya ha sido atendido en sus proyectos presentados, como lo es la regulación y desaparición paulatina de los microbuses, se ve mermada por lo antes mencionado ya que sucede lo contrario al promover de manera indirecta, por la falta de un proyecto integral, el mantenimiento de dicho servicio de transporte público.

Los reportes oficiales nos hablan de avances y programas que no pueden catalogarse sino de meras, buenas intenciones, ya que la realidad a la que a todos y cada uno de los ciudadanos nos enfrentamos cotidianamente están muy lejos de la versión oficial, pareciera que hablamos de ciudades completamente distintas: una, la del Gobierno del Distrito Federal, y otra, la que los habitantes del Distrito Federal sufrimos diariamente.

Señor Secretario, en su informe nos habla de las grandes acciones realizadas por la administración que representa, y la verdad, a mí me parece que quedan muchas dudas al respecto. Por ejemplo, usted nos dice que, y cito textualmente: “Derivado de las demandas ciudadanas para incrementar el número de unidades que presentaban el servicio de taxi, se publicó la declaratoria de necesidades para el otorgamiento de 18 mil concesiones”. Y aquí concluyo la cita.

¿Podría explicarnos cómo se recibieron en la Secretaría a su cargo estas demandas ciudadanas y si esto quiere decir que no existió un estudio previo que justificara el otorgamiento de 18 mil concesiones? ¿Qué determinó que fueran 18 mil y no 20 mil o 10 mil? ¿Es que esto obedeció a intereses meramente políticos, clientelares, electoreros? ¿Se pensó acaso en las repercusiones del incremento de factores de contaminantes y de agravar aún más el caos vial?

Le recuerdo que en 1995 un estudio de la Secretaría que usted encabeza constató sobre la oferta que desde entonces existía en el servicio de taxis y se dieron a la tarea de regularizar las 5 mil unidades piratas que había en ese entonces. Hoy se entregan irresponsablemente 18 mil concesiones y se calcula que hay 10 mil taxis piratas, el doble que en la administración anterior. Señor Secretario, ¿Para qué sirve entonces el Instituto del Taxi?

Me llama mucho la atención que el sustento de estas concesiones sea la demanda ciudadana porque en su informe refiere que de septiembre del 99 a junio del 2000, de un total de 2,303 demandas ciudadanas atendidas por la Secretaría a su cargo únicamente 5,000 corresponden a demandas de transporte, mientras que en 98, 18 demandas corresponden a la solicitud de transporte. ¿Esto quiere decir que en base a 18 solicitudes se decidió otorgar 18 mil concesiones?

Por cierto, otra cosa que es de llamar la atención, es la referencia que hace en su informe de que casi todas las concesiones han sido entregadas. Con relación a esto, ¿Qué puede usted decirnos de los taxistas que en este momento se encuentran afuera reclamando tanto por la falta como por lo difícil que resulta obtener una concesión? Espero y tenga una respuesta sincera y apegada a la realidad.

También nos informa acerca de los centros de transferencia modal popularmente conocidos como Paraderos, indicándonos una serie de acciones y programas, algunos por concluir, pero déjeme decirle que los paraderos son lugares de los más terribles y caóticos que existen en esta ciudad: Basura en exceso, delincuencia, defecación al aire libre, ambulante desbordado, encharcamiento de aguas sucias, falta de señalización y saturación. Son tan solo algunos de los problemas que ahí se concentran. Yo me pregunto: ¿A cuántos ascienden diariamente los ingresos generados por estos paraderos, estos recursos de los que se aquejan prácticamente todos los concesionarios? ¿Acaso no son lo suficientes para mejorar considerablemente su condición?

El pasado 11 de abril del presente año se publicaron en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, los lineamientos de operación de los Centros de Transferencia modal del Distrito Federal y quiero felicitarlo porque están muy bien elaborados. Desgraciadamente son letra muerta, ya que en la realidad hay cuestiones como uniformes y gafetes que han quedado en el olvido.

Prácticamente todos los días los medios de comunicación dan cuenta de accidentes provocados por este tipo de transporte, pero aunque suene descabellado, escuche esto: “Pese a sus fatalidades, el mejor del transporte para el Distrito Federal, son los microbuses, porque es el medio más barato para la población, no requiere de compromisos fuertes de inversión para la autoridad y es superado sólo por un chofer y un cobrador desamparado por la Ley de Trabajo”

**EL C. PRESIDENTE.-** Le informo al orador que ha terminado su tiempo.

**EL C. DIPUTADO FEDERICO MORA MARTÍNEZ.-** Concluyo, señor Presidente.

Si esta visión es la del gobierno diferente, creo que no tiene caso profundizar en este tema; este ángulo de reflexión pertenece al señor Joel Ortega, que la pronunció en una reunión con el señor Manuel Dueñas, representante de Nishion Hiway en México, empresa prácticamente en proyecto.

**EL C. PRESIDENTE.-** Señor diputado, concluya, se ha terminado su tiempo.

**EL C. DIPUTADO FEDERICO MORA MARTÍNEZ.-** Es todo, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor diputado. Se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos a la diputada Ruth Zavaleta Salgado, del Partido de la Revolución Democrática.

**LA C. DIPUTADA RUTH ZAULETASALGADO.-** Con su permiso, señor Presidente.

Secretario de Transporte y Vialidad, Maestro Francisco José Díaz Casillas; diputadas, diputados e invitados. Hemos leído con sumo interés el informe que para esta ocasión presenta el Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno democrático de la Ciudad de México.

Cabe aclarar que por la cantidad de temas que aquí se refieren, propios de la institución, es loable el esfuerzo de la carpeta informativa que se presentó a esta soberanía.

No cabe duda que el transporte y la vialidad son uno de los problemas más grandes que enfrentamos cotidianamente los habitantes de la Ciudad de México. Es por ello que es de gran importancia reconocer que el sector por su propia naturaleza es un servicio indispensable para la gran movilidad económica, política y cultural. Sin embargo, no obstante que por esta naturaleza, el transporte cumple una función social, la imagen que de este sector tenemos los ciudadanos y los usuarios, es una imagen deteriorada, en donde los prestadores del servicio en algunas de sus modalidades actúan en muchas ocasiones con anarquía y en donde estos últimos han sido víctimas y cómplices de la corrupción que durante décadas propiciaron muchos funcionarios de la Secretaría que la consideraron un botón personal o un medio de financiamiento para campañas políticas.

Es por ello, que se desprende del informe que la estrategia central del actual gobierno ha sido establecer el orden en el marco legal y reglamentario. Se observa, por ejemplo, las reformas a la Ley de Transporte y la presentación de reglamentos específicos referentes a diversas modalidades, incluyendo el nuevo Reglamento de Tránsito, del 30 de noviembre de 99.

Estos mismos ordenamientos y cambios del marco legal, han permitido importantes acciones contra la corrupción, tal es el caso de la desconcentración de algunos trámites de licencias y control vehicular hacia las 16 demarcaciones políticas que se inició en el último trimestre de 1999.

La necesidad: reestructurar la organización de la Administración Pública del Distrito Federal para que responda de una manera más eficiente a la atención al público pero, además, es obvio que la estructura monolítica con la que se despechaban los asuntos públicos en esa Secretaría y más bien cabría decir concentradas en una súper dirección o caja chica que se llamaba "Autotransporte Urbano" facilitaba la corrupción y la discrecionalidad y aún cuando nadie nos garantiza que con esta acción se erradique en su totalidad la corrupción, tenemos que reconocer que la línea de la misma ha sido rota.

Por otra parte, la acción de la desconcentración forma parte de nuestra convicción democrática, de otorgarle mayores poderes y facultades a las demarcaciones políticas.

Otra acción es importante, es la creación del Instituto del Taxi. Se reconoce que más de 100 mil taxis circulando en las calles, hace necesario una área específica que los atienda, pero que también los regule con estricto apego a la ley.

Por eso, hacemos votos para que la inversión que se realizó para hacer funcionar con autonomía a este instituto, no se trunca en un proyecto que sólo haya servido para otorgar concesiones y que se encamina a cumplir con una función de un verdadero reordenamiento de esta modalidad.

Por otra parte, cabe destacar que ha sido atinado el papel prioritario que esta administración ha depositado al Transporte Colectivo Metro. Es justo reconocer el gran esfuerzo que ha realizado al respecto; primero, ha mantenido una tarifa subsidiada, aún cuando el subsidio federal que se otorgaba al rubro de transporte fue retirado. El Metro es el más barato del mundo y los subsidios que se otorgan son si precedentes.

Segundo.- Se implementó un programa de servicio gratuito a personas con discapacidad y tercera edad, cumpliendo así con una vocación de justicia social.

Tercero.- Reconociendo al Sistema Metro como la columna vertebral del transporte, es justo reconocer que pese a los esfuerzos por terminar obras, es necesario que esta Asamblea Legislativa, en voz de sus diputados, no sólo se dedique a magnificar ficticios errores. Es prioridad que asumamos nuestra responsabilidad para que se revise que este organismo siga cumpliendo con sus objetivos, que reciba el mantenimiento que se requiere y que cumpla con la seguridad para todas y todos los ciudadanos y que, para tal propósito, sin camisetas partidarias, exijamos que el Gobierno

Federal disponga de una partida presupuestal de apoyo específico para tal caso pero, que además el Gobierno del Estado de México esté dispuesto a compartir con el de la Ciudad de México el costo de la metropolización y asuma su corresponsabilidad económica para cubrir la necesidad del crecimiento de nuevas líneas o ampliación de las existentes que benefician a un alto porcentaje de su población.

Como hemos observado, mucho se ha realizado de lo que no estaba hecho; sin embargo, no basta para decir que estamos satisfechos. Cabe reconocer deficiencias que por la magnitud del problema, el corto tiempo de 3 años y que por la falta de mayores recursos o por el cáncer de la corrupción que se sigue dando en algunos niveles de la administración, no ha sido posible concluir, corregir o solucionar.

Falta mucho por hacer y cito el caso del esfuerzo por normar el parque vehicular de transporte de microbuses o camiones de pasajeros, en donde si bien es cierto se les exige que para pasar la revista cumplan con ciertas modificaciones, estas mismas concluyen en la necesidad del uso de otros combustibles, tal es el caso de aquel transporte que modificó su convertidor catalítico, y que en este momento no tiene garantizado el abastecimiento legal del gas natural.

La falta de lugares legales en donde comprar este combustible, ha ocasionado que los transportistas se estén abasteciendo en lugares clandestinos, instalados en medio de colonias sumamente pobladas y sin garantías de seguridad para sus habitantes, convirtiéndose en verdaderas bombas de tiempo, que seguramente desde este ámbito legislativo habrá que revisar de forma urgente conjuntamente con la autoridad.

El problema se incrementa si observamos que en el actual periodo de revista se sumarán miles de unidades de transporte que tendrán que hacer sus modificaciones o que tendrán que hacer sus sustituciones, resultando esta última acción, una misión imposible, ya que los transportistas no cuentan con créditos blandos que les beneficie en la adquisición de una nueva unidad, además el proceso de sustitución de cada unidad, conlleva un tiempo de 8 meses a 2 años para abastecerse, ya que el transporte de sustitución no existe en el mercado y se tiene que mandar a hacer sobre pedido y con pagos por adelantado.

Es obvio entonces que si bien faltan normas legales o leyes dirigidas, el enunciamiento de las mismas por sí solas no resuelven la problemática del transporte, es por ello que conscientes de que debe haber continuidad con los importantes cambios que usted manifiesta en el documento entregado, esta soberanía y principalmente la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática, estaremos atentos y vigilantes de que se concluyan metas y objetivos, además de que la Comisión de Vialidad y

Tránsito coadyuvará con sus actividades de consulta, de creación de instrumentos legales y de conciliación de intereses para la obtención de mejores resultados en el ámbito del transporte por beneficio de los habitantes de esta ciudad. Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputada Ruth Zavaleta.

Esta presidencia le da la bienvenida al Maestro Francisco José Díaz Casillas, quien comparece hoy para ampliar el informe presentado ante esta Asamblea, el día 17 del mes de septiembre del año en curso, por la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, licenciada Rosario Robles Berlanga.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra, desde esta tribuna, al maestro Francisco José Díaz Casillas, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Con su permiso, señor Presidente de la Mesa Directiva, distinguidos diputados y diputadas, señoras y señores.

*En cumplimiento del acuerdo tomado en el pleno de este honorable órgano legislativo, a propuesta de la Comisión de Gobierno, acudo a este recinto para rendir el informe de las actividades realizadas en el sector Transporte y Vialidad.*

*En virtud de que conforme a los lineamientos establecidos por este órgano legislativo se entregó un informe escrito, que o es sino una versión ampliada del documento entregado por la licenciada Rosario Robles Berlanga, Jefa de Gobierno del Distrito Federal, con algunas cifras actualizadas me permitiré aprovechar este espacio para resumir las principales acciones y resultados obtenidos, así como los programas y proyectos que están en proceso y de los cuales se dejará puntual constancia a la próxima administración.*

*El proceso de transformación del transporte en el Distrito Federal no es una tarea sencilla, máxime por los años de descuido, falta de una visión integral sobre su desarrollo, una visión sectorial que sólo veía al Metro y a la Ruta 100 y medianamente al sector eléctrico para desarrollar sus programas; y de manera peyorativo se veía la capacidad de importancia del transporte público concesionado que poco a poco se fue sumiendo en la anarquía por la falta de atención de las autoridades, y que sin embargo, en términos reales, representa el 60% de la transportación de los 30 millones de tramos de viaje- persona- día que se realiza en la zona metropolitana.*

*Para desarrollar una estrategia que corrija semejantes vicios se requiere de una política integral que cruce todos los ámbitos del sector, desde los aspectos jurídicos hasta los detalles técnicos, en apariencia menos significativos.*

*Para ello nos dimos a la tarea de impulsar una reforma a la Ley de Transporte, el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, a la creación del Reglamento de Transporte de Pasajeros, de Carga y de Taxi, a reestructurar la anquilosada e ineficiente maquinaria administrativa; a formular manuales administrativos de organización y procedimientos; a definir la política de sustitución de unidades y de construcción de las mismas; a realizar estudios sobre los corredores, los equipamientos urbanos, la conformación de padrones confiables de organizaciones de transportistas, de vehículos y de bases de servicio.*

*También trabajamos en el ordenamiento de los Centros de Transferencia Modal, en que la redefinición de las rutas de transporte de los organismos para convertirse en línea alimentadoras del Metro y evitar la competencia entre ellas.*

*Se elaboraron los estudios de comportamiento de la demanda en cada estación, para la aplicación de una política encaminada al desplazamiento de rutas en corredores sobreofertados que hace competencia al Metro y se reubicará en derroteros cuya demanda ciudadana aún no está plenamente satisfecha.*

*Se consolidaron los proyectos de transporte alternativo, con apoyos económicos de los gobiernos federal, estatal y local, que den soluciones viables para una buena prestación del servicio.*

*Estos y otros asuntos tienen un grado importante de avance. Pero estamos ciertos que deben tener continuidad para que a mediano plazo la capital de la república cuente con un servicio público de transporte, digno, seguro y limpio.*

*A partir del último trimestre de 1999 y hasta el primer semestre del 2000, se concretaron las acciones encaminadas a consolidar la reestructuración de la Secretaría de Transporte y Vialidad, entre las cuales está la transferencia de recursos humanos, técnicos, materiales y financieros a los órganos políticos administrativos, para que a través de ellos se operen las oficinas de expedición de licencias y control vehicular.*

*También se transfirieron recursos al Instituto del Taxi, creado como un órgano desconcentrado de la Secretaría, para atender de manera directa y especializada los asuntos relativos al servicio público de taxis.*

*Implicó la consolidación de la estructura administrativa de los Centros de Transferencia Modal, la desaparición del cuerpo de inspección; la consolidación de un sistema de cómputo que centralizara el manejo, operación y mantenimiento que diseñe los programas y bases de datos de toda la Secretaría; la unificación de las áreas*

*administrativas encargadas del manejo presupuestal para un mejor aprovechamiento de los recursos, y la reubicación del personal en las direcciones generales de las dependencias para la reasignación de las funciones y las responsabilidades.*

*Esta reestructuración dio como resultado un mayor equilibrio en las atribuciones de las direcciones generales, una mejor atención a los transportistas y a los usuarios, pero sobre todo facilita y reduce la discrecionalidad y mejora los tramos de supervisión y control, facilitando la detección de posibles anomalías en las actividades realizadas por áreas de responsabilidad, atendiendo en esto la mayor parte de las modificaciones al Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.*

*Los manuales administrativos de organización y procedimientos están elaborados en su totalidad, aunque algunos de ellos todavía se encuentran en revisión en la Dirección General de Administración y Desarrollo de Personal y Servicio Público de Carrera de la Oficialía Mayor.*

*Actualmente se tiene un avance del 60% en lo relativo a la consolidación de las Ventanillas Unicas de Atención de la Dirección General de Transporte y del Instituto del Taxi, que consideramos podrán ser puestas en marcha durante la siguiente administración.*

*Mejorar la calidad del transporte público ha sido el principal objetivo de la dependencia a mi cargo y en ello hemos puesto nuestros mejores esfuerzos, buscando el consenso de quienes participan en esta actividad.*

*Las políticas, estrategias y líneas de acción del sector transporte y vialidad están plasmadas en el Programa Integral de Transporte, cuya elaboración y actualización compete a la dependencia a mi cargo; el Programa fue actualizado durante 1999, incorporando las últimas disposiciones normativas publicadas durante este año. Recientemente se concluyó su impresión y a la fecha está siendo distribuido a las dependencias de gobierno y a las instituciones educativas y de investigación tecnológica; en los siguientes días haremos entrega de un ejemplar a cada representante de los partidos ante esta Asamblea y a los miembros de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbano de la Asamblea Legislativa.*

*En términos generales, el documento contempla información sobre la población y su movilidad, el marco jurídico, infraestructura vial, transporte de pasajeros y carga, participación ciudadana, políticas y estrategias de transporte, entre otros.*

*En ese tenor, la renovación del parque vehicular enfrenta problemas estructurales, derivados de una falta de atención*

fomentada durante décadas que no permite romper con los atavismos organizativos y de operación de los denominados “hombres-camión”, situación compleja que implica la formación de una nueva cultura en que la visión añeja conviva y se transforme de manera paulatina en una acción empresarial, en donde el transportista asimile que su vehículo es una inversión y no simplemente un asunto de orden patrimonial. Un amplio frente de trabajo que debe impulsar la autoridad con los representantes y los miembros de cada ruta para aceptar que la capacitación es un instrumento que facilita la actualización en el manejo administrativo para una mejor explotación de la concesión; para adquirir conocimientos sobre métodos de operación, mantenimiento, legislación, manejo a la defensiva, relaciones humanas, entre otros; dejando atrás ese temor y equivocada percepción de que porque se es transportista ya nada tiene que aprenderse.

Los esfuerzos deberán estar encaminados para impulsar una nueva cultura en la que la relación entre el trabajador del volante y concesionario se fundamente en el establecimiento de compromisos entre ellos y la autoridad para la mejor prestación del servicio, así como el perfeccionamiento de las organizaciones y sus formas de representación. Todas estas carencias deberán trabajarse con mayor intensidad para que a mediano plazo se tenga un mejor transporte. La visión que tenemos del cambio no puede constreñirse al cambio de unidades y a mecanismos de financiamiento, sino también al trabajo estructural en la forma general que acabamos de describir.

La Secretaría, para la renovación del parque vehicular ha actuado en varios frentes; uno es la obligatoriedad de las rutas para presentar sus estudios de factibilidad para la reconversión de su flota vehicular, la conformación de los padrones de organizaciones y de vehículos y la licitación de rutas. De este último punto, a la fecha hay 16 rutas y asociaciones incorporadas a este programa que han adquirido 1,881 autobuses, esto sin contar con los que iniciaron operaciones como parte del proceso de licitaciones.

Para sentar las bases de la sustitución de unidades, se elaboraron y publicaron el Manual de Lineamientos Técnicos para Vehículos de Servicio Público de Transporte de Pasajeros y el Manual de Sustitución de Microbuses por Autobuses, estos documentos son el fundamento para el diseño, la producción, uso y explotación de los vehículos que circulan en el Distrito Federal. Lo mismo se hizo con el Manual de Lineamientos Técnicos para Transporte Escolar.

Sabemos que estas disposiciones pueden tocar intereses de quienes se oponen a ser parte del cambio y de la modernidad de transporte, sin embargo, confiamos en que la exigencia ciudadana sea un elemento insuperable para

evitar dar marcha atrás con las decisiones tomadas hasta ahora. Contrario a lo que muchos piensan, que no utilizamos las normas internacionales, simple y llanamente para la construcción de unidades debemos decir que ergonómicamente las necesidades de nuestros usuarios promedio nos obligan a definir políticas específicas y no es menos importante el crecimiento anárquico de la ciudad, en donde los vehículos deben ser los ideales para la geografía urbana en donde deben prestar su servicio.

Para la modalidad de taxis se emitió el acuerdo que restringe la circulación de modelos 1989 y anteriores, comprometiendo a los concesionarios a renovar sus unidades que ya superaron su vida útil. Para apoyar esto se han firmado convenios de colaboración con empresas de autofinanciamiento y se estima que a la fecha se han renovado alrededor de ocho mil vehículos.

Como resultado de 26 concursos de licitación pública realizados durante 1999 y seis en el 2000, se adjudicaron nueve rutas que son operadas por dos empresas y tres más iniciaron operaciones en 18 rutas a finales de octubre. Es importante señalar que la razón por la que muchos de estos concursos se han declarado desiertos obedece a la exigencia de la autoridad para que cumplan todos los aspectos que se incluyeron en las bases de licitación respectivamente y a la falta de una cultura empresarial de los transportistas, que no a un interés por participar. Esas exigencias en cumplimiento es una garantía de que el servicio que se oferte sea en buenas condiciones de seguridad y confort.

La desaparición de la Ruta 100 terminó por desarticular los servicios de transporte de pasajeros y permitió que la anarquía de los microbuseros llegase a su punto más crítico por la expansión e invasión de derroteros sin control por parte de la autoridad, sin contar con las pérdida total de las rutas de servicio que se ofrecían hacia el Estado de México, al firmar compromisos entre ambas autoridades para renunciar a los derechos de explotación, creyendo que con esta acción estaban poniendo fin al conflicto al reducir la posibilidad de zonas de influencia, sin darse cuenta que el problema político que estaba dándole la puntilla era a la ciudadanía que se beneficiaba con estos servicios.

El legado de estas decisiones hasta la fecha no ha podido ser subsanado, ni siquiera con el parque vehicular con el que se contaba en operación antes de la quiebra y por supuesto con el daño que los usuarios de este transporte han sufrido por la falta de unidades que atiendan su demanda.

Heredamos, además de lo anterior, un conflicto con los extrabajadores de la Ruta 100, en el que se les otorgaron permisos sin garantía jurídica para la prestación de un servicio de transporte no especificado.

*Con la firma de un acuerdo político y en estricto apego a la normatividad vigente en el presente año se les pudieron otorgar los títulos que los acreditan como concesionarios de tres empresas de transporte público en autobús, estando pendiente la entrega de título a la cuarta empresa, que se otorgará en cuanto demuestre contar con las unidades necesarias para responder a la demanda de las rutas que se operan. Estas cuatro empresas tienen asignadas 45 rutas, quedando pendientes de operar 6 rutas, con esto se dio un gran paso para recuperar espacios de demanda y garantizar la seguridad en el empleo a un buen número de trabajadores de la extinta Ruta 100.*

*Paralelo a esta acción de gobierno se fundó sobre las cenizas del Consejo de Incautación una nueva empresa denominada Red de Transporte de Pasajeros, a la que se le distingue con el mismo color del Metro para que sea fácilmente identificada por el usuario, y se le dotó de presupuesto para la compra de 500 unidades nuevas en sustitución del parque vehicular que ha concluido ya su vida útil.*

*No es posible exigir al concesionario la inversión en nuevos autobuses si las empresas de la ciudad no ponen en práctica lo que se está exigiendo al transportista.*

*Esperamos que la sustitución del resto del parque se realice en la próxima administración para asegurar un buen servicio a las 85 rutas que explota la Red de Transporte de Pasajeros.*

*Se constituyó el Comité de Reordenamiento de Rutas, que como primeras acciones, además de la definición de los 33 corredores estratégicos para la determinación del paralelismo y la competencia en los diversos modos de transporte confluyen a la Ciudad de México, como criterios para el reordenamiento de rutas de superficie se consideró al Metro como la columna vertebral y a los demás modos de transporte como alimentadores, dejando la parte céntrica a cargo del servicio de transportes eléctricos, la definición de las rutas de Red de Transporte de Pasajeros se hizo tomando en cuenta la necesidad de atender zonas periféricas para conectarlas con la red del Metro.*

*El estudio para determinar el paralelismo del concesionado con las líneas del Metro inició en agosto de 2000 y quedará listo en noviembre próximo, de tal forma que el próximo año se esté en condiciones de reorientar la prestación del servicio colectivo.*

*Otro modo de transporte que también se está transformando es el del taxi. Con la creación del Instituto del Taxi se da atención a necesidades y demandas propias de estos concesionarios y que nada tenían que ver con la problemática de los colectivos.*

*El Instituto ha dado continuidad al programa de las 18 mil concesiones iniciado en agosto de 1998 con la declaratoria de necesidades correspondiente. Durante 1999 se otorgaron 23,940 claves, expedientes que han sido revisados y evaluados por un Comité Dictaminador que define la procedencia de otorgar la concesión. A la fecha se han realizado 23 entregas públicas de 14,511 placas y dos entregas, públicas también, de 11,612 títulos concesión.*

*Faltan de entregar 205 placas y 2,899 títulos de los concesionarios que por alguna circunstancia no acudieron a recogerlas cuando se les notificó. En el pasado mes de septiembre dimos por concluidas las entregas masivas de placas y títulos, reportándose un saldo de 419 claves con posibilidad de ser acreditadas con la concesión. Los expedientes que se integraron o registraron alguna anomalía serán sometidos a consideración del Comité para que sea éste el que defina lo que proceda conforme a derecho.*

*En este programa han pretendido incorporarse quienes ilegalmente proporcionan el servicio, pero que no han estado dispuestos a cumplir con las reglas establecidas por la autoridad, a pesar de que se han establecido mesas para atender sus requerimientos, no cumplieron las condiciones necesarias para ser acreedores a una concesión. Ante tal situación, no han perdido oportunidad de manifestar su inconformidad mediante marchas y plantones, en un afán de presionar a la autoridad para que acepte sus condiciones.*

*Sabemos que estos grupos continuarán manifestándose, siempre en búsqueda de canonjías que les permitan responder a los compromisos que han adquirido con quienes tal vez de buena fe han confiado en ellos y en quienes de manera indebida e irresponsablemente han generado faltas expectativas. Pero no estamos dispuestos a ser presa de exigencias ocasionadas por intereses de pseudo líderes que no buscan otra cosa más que su interés personal.*

*Esta administración no dejará pendiente con relación a este programa, en breve publicaremos en la Gaceta cuántas placas otorgamos y de qué número a qué número se entregó para este programa, las placas restantes quedarán debidamente inventariadas y sólo podrán ser otorgadas en cumplimiento a las sentencias que los jueces dictaminen o a la autoridad competente conforme a la normatividad vigente está facultada.*

*Por su parte, la Secretaría de Transporte y Vialidad, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública y el apoyo de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, ha realizado innumerable operativos para detener a quienes al margen de la ley proporcionan el servicio, y*

cuando se han tenido elementos para ello, se han levantado las denuncias correspondientes. En lo que va del año se ha sancionado a 2,500 taxistas y 195 colectivos, de los cuales 1,500 se han remitido a los depósitos vehiculares por incumplir la normatividad en la materia.

Sobre los conflictos de titularidad, en la Dirección General de Transporte se han resuelto 43 casos y se encuentran 177 en proceso y 593 no han registrado movimiento en el último año. En el Instituto del Taxi se han identificado 3,740 expedientes con posibles conflictos de titularidad, de los cuales se han integrado 614 procedimientos y en 14 se definió que no existía conflicto.

Se tiene muy avanzado un procedimiento para realizar estos rezagos y para presionar al transportista que aprovecha la situación para explotar una concesión amparado en la indefinición jurídica y no pagar los derechos; las placas de los transportistas serán puestas en depósito hasta que se determine a quién asiste la razón y cumpla con las obligaciones.

Derivado de las modificaciones de la Ley de Transporte y sus reglamentos, se ha buscado la corresponsabilidad de concesionarios y conductores; actualmente todas las licencias tarjetón que se expiden, deben contar con el consentimiento escrito y firmado por el por el concesionario para el que van a manejar la unidad.

Por primera vez la autoridad ejerce la facultad de cancelar concesiones a aquellos concesionarios y sus choferes que prestan el servicio poniendo en riesgo la vida de los usuarios y los peatones, por lo que a quienes se han visto involucrados en accidentes de tránsito y ha ocasionado la pérdida irreparable de una vida, se les ha iniciado un procedimiento administrativo para la cancelación de su concesión. Hasta el momento se han iniciado 91 procedimientos de revocación; a la fecha se han revocado 22 concesiones, 5 están pendientes de notificación oficial y en 26 se ha logrado la reparación del daño, las demás se encuentran en trámite.

A fin de disminuir el índice de accidentalidad por vehículos de transporte público, en este año se inició el Programa de Detección de Drogas, de abuso de alcohol en aliento. Con él disminuirán los accidentes ocasionados por quienes irresponsablemente conducen vehículos en estado inconveniente. Este programa se aplica durante la expedición de la licencia tarjetón y en operativo sorpresa en paraderos, bases, sitios y cierres de circuito, con la colaboración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal. Los resultados de este programa al 17 de octubre son 1718 exámenes de droga de los cuales 10 resultaron positivos y 2,611 pruebas de detección de alcohol en aliento a las que 4 resultaron positivos; el total de exámenes realizados es de 4,329.

También en este año, dimos inicio a la revalidación de autorizaciones de sitios, bases y lanzadera, logrando actualizar los pagos de derecho que no se hacían desde el año de 1995. Esta tarea no ha concluido, pero hemos sentado las bases para que futuras autorizaciones no se otorguen sin haber presentado el estudio de factibilidad correspondiente y sin que se acredite el pago de los derechos de los años anteriores.

Como parte de la reestructuración, se realizaron los trabajos en la Secretaría de Finanzas, la Secretaría del Medio Ambiente y nuestra entidad para que el proceso de revista vehicular se empatara con la verificación de emisiones contaminantes y se llevara a cabo en los 75 verificentros; a pesar de todos los esfuerzos realizados, este año no pudo descentralizarse, ya que aún falta enlazar los sistemas informáticos de las dependencias involucradas con el propósito del cobro de las infracciones y de los derechos.

Los padrones de las 3 dependencias utilizados para las revisiones y cobro presentan diferencias. Se prevé que en proceso de reemplacamiento que realice el próximo gobierno se contará con un padrón vehicular y fiscal que permita mejores sistemas de control y de recaudación. Esperamos también que esta Asamblea, al revisar el presupuesto de ingresos, aprueben el Código Financiero nuestras propuesta agilizando trámites y asegurando mayor transparencia en el cobro de los derechos.

Durante el presente año realizaremos la revista correspondiente al año 2000; dio inicio el lunes de esta semana y se programa concluir el 29 de diciembre. Aunque como siempre los transportistas se han presentado nada más a preguntar sobre los costos y los trámites. Cabe señalar que en el enlace de los sistemas de finanzas y transportes se sufrió un pequeño retraso de orden técnico y que durante toda la noche se ha estado atendiendo eso para ofrecer el servicio, esperamos que a más tardar en el transcurso del día de hoy quede este asunto subsanado.

Con esta medida de empatar sistemas se disminuye sensiblemente la falsificación de documentos de pagos de Tesorería, se emiten documentos con código bidimensional y no se puede imprimir la bitácora de revista si el sistema no tiene registrado el pago. Aunado a lo anterior, se tiene contemplado para la Revista del 2000 la inclusión de medidas de alta seguridad en los nuevos hologramas para evitar su falsificación.

Hasta el ejercicio de 1999 los trámites relacionados con el servicio privado de transporte de pasaje y carga se realizaban en los módulos delegacionales, concentrando su información en la Dirección de Servicios al Público.

*Sin embargo, para desarrollar y mejor control y apoyarnos en el proceso de la reestructuración administrativa de la Secretaría se determinó más conveniente que estos trámites se realizaran únicamente en los módulos de Buenavista, San Patricio, Valladolid y Popotla, bajo la supervisión y coordinación de la Dirección General de Transporte y así atender al transportista de carga también de manera especializada.*

*Especial mención requieren los Centros de Transferencia Modal, toda vez que desde su construcción, la vigilancia y supervisión de los mismos ha sido en constante deterioro, siendo el refugio de muchos malvivientes, el lugar preferido para reubicar comerciantes ambulantes, sin importar el riesgo que corre el pasajero al encontrar invadidas las banquetas de paso exponiendo su vida en el arroyo vehicular para alcanzar las puertas del Metro o de cualquier otro tipo de transporte, una verdadera tierra de nadie.*

*Por eso, nos dimos a la tarea de atender la operación de los Centros de Transferencia Modal. El primer paso fue la creación de una estructura administrativa que pudiera responsabilizarse de las tareas de operación. Se ha recuperado a favor de la Secretaría los 38 paraderos mediante permisos administrativos temporales revocables, expedidos por el Comité de Patrimonio Inmobiliario en diciembre de 1999, en 23 de ellos se han reordenado y reubicado rutas y ramales, en todos se ha levantado el censo de los vendedores y del parque vehicular que ingresa diariamente a ellos. Se han iniciado obras de remodelación en los más grandes y conflictivos y se encuentra en proceso la instalación de mobiliario urbano que ayude a ordenar estos lugares y mantenerlos en mejores condiciones de seguridad e higiene.*

*Para establecer los derechos y obligaciones de quienes hacen uso y confluyen en dichos espacios, se publicaron los lineamientos de operación de los Centros de Transferencia Modal, donde se estima que ingresan diariamente más de 20 mil vehículos y que son utilizados por más de 5 millones de personas al día. Cabe resaltar que el cobro por uso del paradero es un derecho que las rutas deben de pagar a la Tesorería y se deben cubrir 90 pesos mensuales por vehículo que ingrese.*

*Un problema que heredó la presente administración y que está por concluir, es la dependencia tecnológica en los trámites de expedición de licencia y control vehicular. Actualmente la Secretaría trabaja en un proyecto informático integral, que incluye el desarrollo de nuevos sistemas computarizados para substituir las aplicaciones actuales. La modernización del equipo de cómputo, redes, periféricos y equipos de comunicación; adquisición de bienes informáticos para las oficinas centrales y actualización y substitución de equipo para intercambiar*

*información en una arquitectura compatible con las instituciones federales e intersecretariales; instrumentar tecnologías de seguridad digital para combatir la corrupción en el proceso de revista vehicular y todos los servicios que se proporcionan al público.*

*A principios del mes se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal los nuevos formatos para la licencia, tarjetón tipo "B" y "C" y para las licencias tipo "A", "B", "C" y "D" y permisos para conducir, que sustituirán paulatinamente a las expedidas hasta ahora. Estos formatos, además de incluir medidas nuevas de seguridad para evitar su falsificación, se emitirán ya con la nueva tecnología desarrollada en colaboración con el Instituto Politécnico Nacional.*

*Las licencias que se hayan obtenido con anterioridad no pierden su vigencia hasta la fecha de vencimiento para su renovación; sin embargo, podemos estar tranquilos que la arquitectura abierta con la que vamos a entregar las nuevas licencias no constituye más una dependencia tecnológica y hace de estos nuevos instrumentos un documento que incorpora nuevas tecnologías en materia de seguridad, que lo hace hasta el momento el documento más confiable que hoy por hoy se ofrece en el país.*

*Entre las acciones metropolitanas destacan la continuación del reemplazamiento de los vehículos que dan servicio en rutas de penetración entre el Estado de México y el Distrito Federal. Se firmó un convenio de colaboración con el Estado de México para realizar obras viales en el poniente de la ciudad, también se ha trabajado en la búsqueda de políticas para la homologación de leyes de transporte, de vialidades, de reglamentos, de planes, de programas, porque consideramos que lejos de constituir un esfuerzo aislado, debemos sumar capacidades en beneficio de nuestros habitantes.*

*Hemos trabajado en el Programa de Reordenación de Rutas del Estado de México para la apertura de la Línea "B", se trabaja en la revisión de los proyectos del Ecotren, del Suburbano Buenavista-Huehuetoca, del tren de Constitución de 1917-Chalco, y algunos otros más.*

*Por su parte, el Sistema de Transporte Colectivo, de septiembre de 1999 a agosto de 2000, transportó mil 289.9 millones de pasajeros más 85.1 millones que se estiman ingresaron por las llamadas puertas de cortesía. En este año los trenes recorrieron más de 38 mil kilómetros y se realizaron más de 40 mil acciones de mantenimiento al material rodante y casi 449 mil a instalaciones fijas para garantizar la seguridad de los empleados y usuarios.*

*Con el mismo propósito, y el de prolongar la vida útil de los equipos, se continuó con el programa de fiabilización, se refiere a reparación de tracción-frenado, de 237 carros,*

de los cuales durante el último año se terminaron 156 carros.

En abril del 2000 se concluyó con el proyecto de rehabilitación de 292 carros, iniciados en 1996. Estos dos proyectos además de incrementar la seguridad del servicio, prolongan la vida útil del material rodante.

También se incrementó el parque vehicular en la Línea "A" con 6 trenes más, el séptimo se recibió en el pasado mes de septiembre y con esto se concluye el proyecto de adquisición de 13 trenes iniciados en 1995.

El organismo aumentó su red en 13.5 kilómetros, al iniciar operaciones, la Línea "B" en diciembre de 99 en 13 estaciones, estos sin disponer de más trenes en operación en las líneas neumáticas.

Se encuentran listos los estudios técnicos realizados por el Sistema de Transporte Colectivo, en los que se establece la necesidad de adquirir 28 trenes más, para hacer frente a las operaciones totales de la Línea "B" y al incremento de demanda que se prevé tener en otras líneas de la red; así como a la expansión proyectada para el sistema. Su adquisición dependerá de los recursos disponibles para los siguientes ejercicios fiscales y a la capacidad de endeudamiento del Gobierno del Distrito Federal, ya que estas adquisiciones se realizan mediante financiamiento.

Entre los proyectos multianuales del Metro destacan los trabajos de sustentación de la vía en la Línea 2 que se suspendieron desde febrero de 99 hasta abril del 2000, cuando estos se pudieron reanudar, para ello es necesario suspender el servicio desde el viernes por la noche hasta el lunes en que inicia nuevamente el servicio, en apoyo se encuentran con autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros y de Servicio de Transportes Eléctricos que proporcionan servicios gratuitos en el tramo donde se realizan las obras; también se cuenta con el apoyo de la Secretaría de Seguridad Pública y del Programa Radar Vial para orientar el tránsito a vialidades alternas. Se espera concluir este trabajo en julio del 2001.

El organismo ha llevado a cabo las primeras acciones planteadas en el Plan de Empresa 2000-2006 y en este documento se establece la necesidad de reorientar el Plan Maestro del Metro, buscando invertir en aquellas líneas proyectadas, nuevas o como extensión de las actuales que garanticen aumento de la demanda. Como prioridad se buscará dar servicio a los habitantes del Distrito Federal y en los proyectos que incluyan al Estado de México se buscará su participación económica.

Como parte de estas acciones, que sentará precedentes en el transporte urbano, está la adaptación integral de 5 estaciones de la red del Metro, para facilitar el traslado

de las personas con discapacidad. Los trabajos de investigación realizados fueron exhaustivos a nivel mundial, ya que en México no se cuenta con los equipos necesarios. Después de realizar las licitaciones correspondientes, los trabajos de instalación de los equipos dieron inicio y concluirán en noviembre próximo, mes en el que por primera vez las personas con discapacidad podrán hacer uso dignamente de las instalaciones del Sistema.

El Servicio de Transporte Eléctrico cuenta con 16 líneas de trolebuses que operan con 537 unidades y dan servicio a 54 millones de pasajeros anualmente; una línea de Tren Ligero que atiende a 11.9 millones de usuarios al año, y 8 rutas de 169 autobuses articulados con los que se transportan 20.4 millones de personas al año.

Entre las principales acciones realizadas por este organismo multimodal, está la conclusión del programa de adquisición de 200 trolebuses, los últimos 75 fueron puestos en operación en octubre de 1999. La recepción y puesta a punto de estas unidades no tiene precedentes y se deja documentadas las pruebas a que fueron sometidos los trolebuses antes de dar inicio a su operación regular. Esto también permitió la capacitación del personal de Transportes Eléctricos sobre tecnologías de punta a nivel mundial.

Como parte de las adquisiciones y recepción de los trolebuses de la serie 9000, el Consejo de Administración del organismo autorizó la externalización de mantenimiento de estas unidades, y de 89 trolebuses de la serie 3200, 4700, 5000 y 7000. Con estos contratos se busca garantizar una disponibilidad de 90% y disminución de los costos de mantenimiento para Transportes Eléctricos. No obstante que aún no se logra la disponibilidad programada, las líneas donde fueron asignadas esas unidades, incrementaron su demanda desde un 15%, hasta un 56%, al aumentar su oferta, disminuir el número de fallas en ruta y el número de unidades remolcadas a los depósitos para su reposición.

Por la antigüedad del parque vehicular de la red de trolebuses, se realizó un estudio costo-beneficio a fin de establecer la factibilidad de reconstruir algunas de estas unidades, del estudio se definió dar de baja 48 trolebuses, por no resultar costeable su reconstrucción, e iniciar los trabajos de reconstrucción integral de 500 unidades. Se concluyó la elaboración de las bases de licitación y las especificaciones técnicas, por lo que en breve iniciarán los procesos de licitación.

En este último año, Transportes Eléctricos empezará los trabajos para instalar una nueva línea de trolebuses que con 13.5 kilómetros irá a la Colonia San Felipe de Jesús-Metro Martín Carrera, cuyo avance es del 43%. Además,

de acuerdo a los estudios de oferta-demanda del servicio, el organismo determinó la factibilidad de unir esta Línea con el Metro Indios Verdes al Metro Hidalgo.

Adicionalmente se concluyó el proyecto para completar el trazo en la Línea Metro Constitución de 1917 a Tláhuac, que dará inicio en breve y concluirá a fines del 2001.

El Sistema de Transportes Eléctricos contaba con 9 trolebuses japoneses donados por la Empresa Kansai, pero por la imposibilidad e incompatibilidad técnica no pudieron entrar en operación al servicio regular, por ello y en atención a la solicitud recibida por la Delegación Cuauhtémoc, las unidades fueron prestadas para que se utilicen temporalmente como bibliotecas y salas infantiles de cómputo en esa demarcación, a partir del 23 de junio de este año.

El tren ligero ha registrado una tendencia ascendente en su transportación y para mejorar las condiciones de mantenimiento se ha realizado el proyecto de una base de mantenimiento que sustituya a los talleres provisionales con los que cuenta actualmente. Esta base estará ubicada sobre avenida México, en un módulo de la extinta Ruta 100.

La red de autobuses de transportes eléctricos está formada por 6 rutas con una longitud de 331 kilómetros, que con 169 vehículos dan atención a un promedio de 92 mil personas, sin contar el servicio integral para personas con discapacidad y de la tercera edad, que desde junio de este año amplió su atención a mujeres y niños.

Para que los autobuses articulados alcancen los parámetros de explotación aplicados a nivel internacional que es de 12 años u 800 mil kilómetros, se requiere darles mantenimiento mayor, cuya programación se ha hecho considerando 60 para el ejercicio del 2001 y el resto para 2002.

También se espera concretar antes de diciembre el cambio completo del equipo electromecánico y de control que actualmente tienen las subestaciones de Huipulco, Potrero y Ciudad Universitaria. Estos equipos tienen ya 30 años de servicio y con su cambio se espera tener un suministro constante de la energía eléctrica y la reducción de fallas en la operación de los trenes de líneas de trolebuses y del tren ligero.

En la búsqueda de tecnologías y combustibles alternos que coadyuven con las políticas de medio ambiente, el Servicio de Transportes Eléctricos se ha convertido en el laboratorio para realizar pruebas de tecnologías alternativas. En los proyectos de esta naturaleza han participado instituciones educativas como la Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Autónoma

Metropolitana y el Politécnico, dependencias del Gobierno del Distrito Federal como la Secretaría del Medio Ambiente y la de Desarrollo Económico y dependencias federales como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por la consecución de recursos de financiamiento para los proyectos.

En estos está concluido el proyecto del Electrobús, realizado con la Universidad Nacional Autónoma de México, se están haciendo las gestiones para obtener financiamiento de la Global Environmental Agency para la adquisición de operación en prueba piloto de 10 autobuses de pasajeros que utilizan celdas de combustible a hidrógeno; se gestionarán también recursos para aprobar 15 autobuses híbridos, cuyo estudio de factibilidad ya se concluyó y se presentará ante el GEF en el año 2001. Se realizó la evaluación de autobuses con motor de combustión dual, en una relación de 80% de gas natural comprimido y 20% de diesel y se realizó la prueba piloto de dos autobuses con motor de combustible etanol.

Parte importante en el cambio del transporte lo constituye la creación el 7 de enero del 2000 de un nuevo organismo descentralizado de transporte del Gobierno del Distrito Federal, denominado "Red de Transporte de Pasajeros" Esta Red de Transporte de Pasajeros inició operaciones en marzo del 2000 en 85 rutas que atienden 135 zonas periféricas de escasos recursos, conectándolas con la red del Metro. Los 860 autobuses que operan eran propiedad del Consejo de Incautación de AUPR-100 y ya han superado con mucho su vida útil, para sustituirlas se ha iniciado, como ya se dijo con anterioridad, el proceso de adquisición de 500 autobuses.

El trabajo para definir las especificaciones técnicas de estas unidades ha sido muy importante, pues en ella participaron la Secretaría del Medio Ambiente, la Oficialía Mayor, la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica, el Centro de Investigación e Innovación Tecnológica del Instituto Politécnico Nacional, el Servicio de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeros y la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Este grupo interdisciplinario de reconocidos expertos dejó documentado el trabajo que se realizó y que asegura la adquisición de autobuses con tecnología de punta, acorde a las necesidades reales de la Ciudad de México y que cumple con las Normas Internacionales de Fabricación y de Emisión de Contaminantes. Las especificaciones técnicas definidas son las características que deberán tener estas nuevas unidades en proceso de adquisición, pero también son la base técnica para futuras adquisiciones que permitan sustituir paulatinamente el equipo obsoleto de la Red de Transporte de Pasajeros.

*Como un servicio también sin precedentes en la Ciudad de México y aún en la República Mexicana, Red de Transporte de Pasajeros opera un servicio nocturno los fines de semana que atiende principalmente a jóvenes o personas mayores que trabajan en horarios nocturnos; para ello, a partir del mes de mayo se destinaron 18 unidades que operan en 9 rutas, con una cobertura de 283 kilómetros. En este servicio participan 18 operadores, 6 supervisores y 36 elementos de la Secretaría de Seguridad Pública. En 18 semanas se transportaron casi 49 mil usuarios, los viernes y sábados de las 24:00 horas a las 6:30 del día siguiente. Es la primera vez que se publica un documento en el que se especifica la ruta, horario de servicio, parada por parada, aprovechando las bondades que la disminución nocturna del flujo vehicular presentan.*

*Entre las acciones para apoyar a las clases más desprotegidas está el servicio que proporciona la Red de Transporte de pasajeros en 85 rutas; abarca 135 zonas de escasos recursos, el servicio gratuito a personas de la tercera edad que se ofrece en autobuses, trolebuses y tren ligero, así como a las personas con discapacidad en todos los modos de transporte administrados por el Gobierno del Distrito Federal, incluido el Metro. Asimismo, continúa prestándose el servicio especial llamado "Integra" a este sector de la población en 20 autobuses y 5 trolebuses adaptados especialmente para ellos.*

*También, como parte de las reformas a la Ley de Transporte, las nuevas empresas de autobuses incorporadas al servicio han adaptado el 10% de su parque vehicular y actualmente operan 27 autobuses con estas características. Para enero del 2001 se espera que se hayan incorporado cuando menos otras 56 unidades, y es obligatorio en la transformación de los parques vehiculares de las rutas la inclusión de vehículos de discapacidad.*

*Por su parte, la Dirección de Apoyo Vial proporciona atención especial a personas con discapacidad y de la tercera edad e inclusive ha incorporado a su programa de educación vial a centros educativos de atención especial.*

*Entre los servicios que ofrecen los "Radares" en las calles está el auxilio vial y mecánico, orientación a peatones y automovilistas y reportes de las condiciones del control de tránsito vehicular. Durante el último año reforzaron su servicio, registraron 890,500 servicios viales, 89,250 servicios de auxilio mecánico, 135,549 servicio de información vial a través de fax, sky tel, digitel e interpage; instrucción vial a 13,018 personas de los Centros de Convivencia Infantil, más de 8 mil niños atendidos en centros escolares, 31,521 personas con instrucción vial en stands implementados para este fin e instrucción vial a más de mil conductores de vehículos repartidores e inclusive la habitación de facilitadores viales a la empresa Ingenieros Civiles Asociados.*

*Destaca la puesta en marcha en la página de Internet "Radar Vial," que ha registrado una consulta por 82 mil 317 personas. Los 297 elementos que forman la Dirección de Apoyo Vial se han convertido en el ejemplo de servidor público, siempre dispuestos a apoyar a la ciudadanía desde su diario deambular, como en operativos y eventos especiales en los que se generan conflictos viales.*

*En materia de vialidad se desarrollaron los proyectos para nueve intersecciones conflictivas, en los que se aplique el sistema de flujo continuo o de vuelta inglesa. El éxito de estos cruceros ha contribuido a mejorar las vialidades con soluciones integrales de bajo costo.*

*Se trabajó en proyectos importantes como el de Reforma-Cuajimalpa, en la construcción de adecuaciones y prolongaciones viales por parte de desarrolladores inmobiliarios, en la emisión de dictámenes de estacionamientos y de impacto vial para nuevas construcciones; además, se han atendido demandas ciudadanas que van desde poner o quitar un reductor de velocidad, hasta la construcción de puentes peatonales, la instalación de semáforos o la realización de adecuaciones geométricas, por mencionar algunos.*

*Otras de las responsabilidades de la Secretaría a mi cargo es el análisis y estudio de la posibilidad de modificación tarifaria, que de acuerdo a la normatividad se debe hacer cada año. Derivado de esta tarea, en diciembre del 99 la Jefa de Gobierno del Distrito Federal dispuso continuar con la misma tarifa en los organismos descentralizados y sólo autorizar un incremento a las empresas que habían incorporado autobuses al servicio e inicio en el servicio de taxis. Estas medidas tuvieron como finalidad incentivar la inversión y proporcionar elementos a los transportistas para impulsar la renovación de su parque vehicular.*

*Señores diputados: sabemos que modernizar el transporte, reorganizar las rutas, renovar el parque vehicular, cambiar la mentalidad del transportista y abrir los candados para acceder a los créditos necesarios no es una tarea sencilla, pues implica enfrentar los intereses creados en el sector; combatir prácticas viciadas e indebidas de muchos años; sin embargo, se ha buscado que por encima de esto prevalezca la ley y el interés público apoyado también con los transportistas.*

*Corresponderá a la siguiente administración valorar la continuidad de los proyectos planteados y a ustedes, señores legisladores, estar pendientes de las reformas legislativas que mejor interpreten la voluntad ciudadana, el apoyo a los proyectos de inversiones y la supervisión y vigilancia en el adecuado uso de los recursos públicos para hacer del transporte, la punta de lanza del desarrollo económico de la Ciudad de México.*

*Muchas gracias.*

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario.

Se le solicita al Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, maestro Francisco José Díaz Casillas, permanecer en esta tribuna a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas por las y los diputados de esta Asamblea.

Se va a proceder a iniciar la primera ronda de preguntas al funcionario compareciente, y para tal efecto harán uso de la palabra, desde lugar y hasta por 3 minutos, los siguientes diputados y diputadas: Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, del Partido Convergencia por la Democracia; diputado José Luis Buendía Hegewisch, del Partido Democracia Social; diputado Arnold Ricalde de Jager, del Partido Verde Ecologista de México; diputado Edmundo Delgado Ramírez, del Partido Revolucionario Institucional; diputado Jacobo Bonilla Cedillo, del Partido Acción Nacional, y diputado Emilio Serrano Jiménez, del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Jesús Cuauhtémoc Velasco Oliva, del Partido Convergencia por la Democracia.

**EL C. DIPUTADO JESÚS CUAUHTÉMOC VELASCO OLIVA (Desde su curul).-** Señor Secretario: el Gobierno del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad, ha impulsado, como lo ha manifestado usted, numerosos planes y convenios orientados a mejorar las condiciones de transporte y vialidad de la Ciudad de México. Sin embargo, su instrumentación acusa una considerable complejidad en razón de las prácticas indebidas que ha heredado, para decirlo con claridad, la corrupción, la multitud de intereses que concurren en el transporte y los efectos entrecruzados que lo caracterizan. Atender los problemas del transporte en la Ciudad de México reclama por lo tanto acciones firmes y claridad en las estrategias.

En base a estas consideraciones, le pregunto, en primer lugar: hemos visto en la ciudad y vemos en la ciudad constantemente accidentes de transportistas que vienen del interior del país. La explicación de esto es que muchos de ellos, para aguantar los largos viajes que hacen, acuden a tomarse pastillas para mantenerse despiertos, y sucede que cuando llegan aquí a la Ciudad de México llegan en condiciones inconvenientes. La pregunta es, ¿qué es lo que hace la Secretaría a su cargo para atender este tipo de problemáticas?

Por otro lado, en relación a la Secretaría de Transporte y Vialidad, quisiera manifestarle, de acuerdo a con su informe, que nos dice que recibirá 7.5 millones de francos para realizar el proyecto de conversión a gas natural comprimido de 860 microbuses.

Sin embargo, señor Secretario, en su informe no especifica el tiempo que llevará este proyecto, aunque señala que la sustitución de los microbuses se lleva 3 años. Esto significa que llevarán a los microbuseros a convertir su unidad de sistema de gasolina a gas natural en un lapso de año o año y medio, y luego los harán cambiar sus unidades. ¿Qué lógica tiene esto?

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Jesús Cuauhtémoc. En relación a lo que la Secretaría ha venido trabajando para este problema de los accidentes que se generan precisamente por el uso de drogas y de alcohol, fue precisamente entrar en contacto con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte que tiene uno de los mejores programas desarrollados en esta materia.

Si bien ellos tienen un control muy estricto sobre las carreteras y sobre la forma en que ellos otorgan la licencia para que los conductores no la obtengan si tienen estos problemas, nosotros consideramos que mucha de esa gente que es rechazada en el terreno federal, se viene a laborar al Distrito Federal, porque los requisitos son menores.

Nos dimos a la tarea de buscar la manera de homologar esa preocupación. Firmamos un convenio, precisamente para que se nos orientara, se nos capacitara, se nos apoyara para impulsar un programa de aplicación en ese mismo sentido.

Lo estamos haciendo para todos los transportistas que encontramos dentro de los paraderos, incluye a los del Distrito Federal, a los del Estado de México o a cualquier otro que utilice los paraderos del Distrito Federal.

Dentro de nuestro territorio estamos haciendo revisiones constantes para tener la seguridad que quienes manejan estas unidades, se encuentran en condiciones para hacerlo, pero también estamos preocupados porque le estamos otorgando la licencia a personas que no tienen, digamos, que no deberían de tener esta situación, por eso dentro de la reglamentación se exigen que para poder obtener la licencia por primera vez, tendrán que tener mayoría de edad más tres años más, haber tenido 2 años licencia y realizar el examen antidoping, si no, no se les otorga la licencia.

Si la persona es rechazada, tendrá la oportunidad de volver a presentar el examen, pero en principio lo canalizamos hacia los centros de rehabilitación con el objeto que inicie un tratamiento; cuando se refiere al uso de drogas; cuando se refiere al alcohol, podemos cancelarle la licencia hasta por 6 meses por primera vez y de manera definitiva si lo encontramos reincidiendo en esta situación.

En lo que se refiere a este proyecto que nosotros aquí señalamos, somos coadyuvantes de un programa que tiene el área del medio ambiente. El área del medio ambiente gestionó una serie de recursos para probar en vehículos de alta intensidad conversiones a gas natural. Como usted sabe sólo operan 3 plantas en la ciudad y solamente están siendo transformados los vehículos que se encuentran en la zona en donde es posible tener este abastecimiento, pero también hay una medida estricta de revisión sobre las características que tienen estos vehículos para tener la seguridad que la inversión que se realice en este sentido no se vaya a ir a la basura. Si el vehículo en su revisión no acredita estar en condiciones de poder seguir prestando el servicio durante los siguientes tres años, porque tenemos que demostrarlo durante los tres años, entonces no se le va a otorgar este permiso.

Nosotros tenemos un parque vehicular que tiene que ser renovado, que es casi del 95%; ese 95% no es factible cambiarlo en un solo año, no hay capacidad financiera, no hay capacidad de la industria para producir 18 mil vehículos en un solo año, porque no se ha desarrollado esta actividad., como la compra de un automóvil. Usted va y puede escoger hasta un color, pero en el caso del autobús tiene que mandarlo a hacer; son 90 días para que le entreguen la primera unidad una vez autorizado el crédito y evidentemente la línea de producción se va reduciendo conforme van pasando los días.

Esto tiene que asegurar que las líneas de producción estén de manera continua. Si la compra de los autobuses va siendo de manera paulatina, obviamente las líneas de producción de estos vehículos no pueden iniciar en tanto no se tengan las autorizaciones de los créditos y se haya logrado la autorización por parte de la Secretaría de que lo estudios técnicos para definir los factores de conversión. Porque antes hablaba de que si era uno, dos o tres, la Secretaría ya no se preocupa por ese asunto en particular, es el estudio técnico el que nos define cuántos autobuses debe de cambiar la ruta y en función de éstos es la autorización, en función de éstos es la fabricación, en función de eso es el financiamiento.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Esta Presidencia la pregunta al diputado Cuauhtémoc Velasco si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO JESÚS CUAUHTÉMOC VELASCO OLIVA (Desde su curul).-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia, tiene el uso de la palabra, hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO JESÚS CUAUHTÉMOC VELASCO OLIVA (Desde su curul).-** Ya que toca usted lo relativo a la coordinación con otras secretarías del Gobierno de la Ciudad,

quisiera exponerle, preguntarle sobre los asaltos que sufren innumerables personas en los microbuses y que se ha convertido en una verdadera plaga para amplios sectores de la población que sufren no solamente de robos, sino muchas veces de vejaciones, de humillaciones y en el caso de las mujeres hasta violaciones. Lo que quisiera preguntarle es: ¿Qué coordinación han establecido ustedes con la Procuraduría de Justicia del Distrito Federal o con la Secretaría de Protección y Vialidad para poder atender estas problemáticas tan graves y tan complejas como es la delincuencia en los microbuses.

**EL C. PRESIDENTE.-** Esta presidencia la pregunta si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tiene el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** En efecto, hay una enorme coordinación entre estas dos dependencias con la Secretaría. Si nos referimos a la Secretaría de Seguridad Pública nos apoyamos fundamentalmente a través de mandarles informes que nosotros solicitamos a los transportistas y que por escrito nos envían señalando los puntos de conflicto. Esto le ha permitido a la policía hacer los mapas de conflicto, dónde son los lugares en donde constantemente son asediados por los asaltantes, de tal manera que la policía pueda actuar en consecuencia.

En algunas de las ocasiones hemos recibido información muy valiosa que nos han proporcionado los transportistas y que nosotros mismos hemos transmitido hacia esta área de seguridad.

Con la Procuraduría es continua y constante y no solamente para este mismo asunto; porque usted sabrá que la Secretaría tiene una base de datos de nueve millones de imágenes que incluyen fotografía, huella digital y firma y dirección de las personas. Cualquier asunto relacionado con cualquier tipo de delito, nosotros apoyamos la labor de la Procuraduría del Distrito Federal, de la General, de las Policías, de cualquier tipo, porque tenemos información de primera mano y sólo bajo pedimento específico la entregamos para completar sus investigaciones.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado José Luis Buendía Hegewisch.

**EL C. DIPUTADO JOSÉ LUIS BUENDÍA HEGEWISCH (Desde su curul).-** Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Secretario:

Si quisiéramos describir en una sola frase la percepción que tienen los capitalinos del transporte en general, sería que éste no es confiable. Es una realidad que los usuarios aún no tienen confianza en que su seguridad está garantizada cuando abordan un taxi, autobús o microbús. El servicio que se presta es ineficiente, en parte por el mal estado en que se encuentran las unidades, el trato mismo que el prestador de servicios da al usuario y en buena medida el bajo nivel de profesionalización de los mismos.

A lo anterior, debemos de sumar que entre los principales generadores de contaminantes en la Ciudad de México y en la área conurbada se encuentra el sector transporte, se habla de 3 millones 171 mil toneladas de contaminantes en el aire y que de esta cantidad un 84 % del total proviene justamente de este sector; además, según estimaciones de la Dirección de Políticas Ecológicas del Distrito Federal, circulan alrededor de 60 mil microbuses y unidades de carga y de pasajeros que no tienen aún el convertidor catalítico ni sistema de control de las emisiones.

Prestadores de servicios, ciudadanos y las autoridades en general, coinciden o coincidirían en este diagnóstico; incluso los propios transportistas han propuesto cambios en el marco legal para atajar una situación que ellos mismos han llegado a calificar con barruntos de ingobernable.

Persisten problemas como las mafias, corruptelas, coyotes, taxis piratas, falta de renovación del parque vehicular, capacitación, etcétera. También hay coincidencia, estimamos, en que en el largo plazo es imprescindible la renovación del propio parque vehicular y un reordenamiento del transporte para su correcto funcionamiento.

En este sentido, la primera cuestión que me gustaría ver es, ¿cuál es la inversión que se requiere para esta renovación del parque vehicular? ¿cuál puede ser el esquema financiero si los créditos, incluso, los que se han utilizado de autofinanciamiento siguen siendo muy elevados?

Tenemos ya en puerta la revista vehicular de diciembre y ahí mismo entendemos que pudiera haber ya alguna renovación de las unidades, ¿cuántas saldrían en diciembre de funcionamiento? ¿de qué estamos hablando? y ¿qué se tiene previsto en caso de que éste sea un número elevado de ellas?

Finalmente, en cuanto a los mecanismos de inspección al transporte, continúan las denuncias, sigue habiéndolas sobre corrupción, coyotajes, etcétera, y en esto la pregunta concreta es ¿qué clase de medidas se tienen considerado tomar o se han llevado a cabo para controlar, supervisar y

evitar la extorsión que muchas veces los propios inspectores ejercen sobre los transportistas?

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE:** Tiene el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, el señor Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-**

Diputado José Luis: con relación a lo de la inversión, realmente las inversiones para este sector en materia de autobuses, son cuantiosas. Si calculamos que la ciudad requiere entre 12 mil vehículos largos y 6 mil cortos y que el promedio de costo de cada una de estas unidades es de 85 mil dólares, ahí se está hablando de la cantidad que se requiere para realizar esto; pero si a eso aunamos la pérdida de confianza que se tiene en el sector, fundamentalmente desarrollada por una mala planeación cuando se definió la compra de los microbuses, creó en el sector financiero una enorme desconfianza, no así en el caso de los taxis, al contrario, los programas de los taxis fueron muy exitosos, una enorme renovación de ese parque vehicular, hubo un enorme cumplimiento. Pero sí hubo rezagos importantes por parte de unas rutas, porque no fue el caso de todas las rutas, algunas pagaron puntual y completamente sus derechos.

¿Cómo es que nosotros estamos tratando de impulsar esta actividad? La primera de ellas es que estamos pasando la responsabilidad al transportista para que realice un estudio técnico; este estudio técnico debe arrojarle a él los verdaderos factores de convertibilidad de unidades que se requieren, tipo, tamaño, según la geografía y según la zona donde estos van a trabajar. Esa sería la primera condición que estos señores tienen que reunir para poder renovar sus flotas vehiculares.

La segunda de ellas es que hemos publicado el Manual de Lineamientos de Construcción de Unidades para la Ciudad de México, y hemos prohibido la construcción de microbuses para uso de servicio público, pero también lo hemos hecho extensivo a los vehículos escolares. Creemos que no podemos permitir que se incorporen a la vialidad nuevos microbuses. Creemos que la ciudad merece que le construyan los autobuses que requiere con la calidad y con la seguridad que necesita para la prestación de este servicio.

Debo decirle que la gran mayoría de las rutas está ahorita en el proceso de elaboración de sus estudios técnicos para poder definir sus factores de convertibilidad. Esto va a ser uno de los elementos fundamentales que la autoridad va a tomar en cuenta para el caso de la revista vehicular, porque ellos mismos van a fijar por primera vez tiempos de sustitución de sus unidades, compromisos reales, que nos aseguren que a mediano plazo contemos en la ciudad con autobuses con la calidad que se requieren.

En lo que se refiere a las medidas de extorsión que se han desarrollado, sepa usted que nosotros nos dimos a la tarea de desaparecer al cuerpo de inspección, a petición de los transportistas; los transportistas durante muchos años se quejaron de los malos manejos de estos servidores. Nosotros nos dimos a la tarea de eliminar a este grupo en ese sentido. Buena parte de ellos fueron trasladados, porque son sindicalizados, así los encontramos, no podemos deshacernos de estas personas, tienen un derecho, y nosotros tenemos que garantizarle su derecho al trabajo; simplemente les cambiamos la función, muchos de ellos se fueron a trabajar a los Centros de Transferencia Modal, son especialistas en el transporte, porque hay que reconocerlo, hay gente muy valiosa en ese grupo; 60 se quedaron en el Taxi y 60 se quedaron en la Dirección General de Transporte. Estos grupos sólo actúan mediante una orden por escrito, la presentación de un gafete que firma el Oficial Mayor, que lo acredita como inspector y se rige bajo el Manual de Inspectores que recientemente publicamos. No hay posibilidad de que estos señores puedan cometer alguna irregularidad.

Otra de las cuestiones que nosotros realizamos en esta actividad, fue precisamente descentralizar las actividades de las oficinas de licencias. La enorme queja ciudadana sobre las corrupciones que se generaban en estos espacios, nos llevaron a la necesidad de hacer dos medidas fundamentales: la primera de ella era aligerar la carga de la Secretaría, que tenía más de mil empleados dedicados a la entrega de licencias de todo tipo; fueron cedidos a las delegaciones, hoy por hoy los delegados son los que definen quién es el administrador de estos espacios, es al delegado al que le responden. Queda como responsabilidad de esta autoridad la vigilancia de los sistemas y del suministro de los equipos que se tienen.

Es decir, tenemos el control absoluto de la emisión de las licencias en cuanto a sus materiales y en cuanto a sus centros de cómputo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor Secretario.

Se le pregunta al señor diputado Buendía si desea hacer uso de su derecho de réplica. Se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO JOSÉ LUIS BUENDÍA HEGEWISCH (Desde su curul).-** Señor Secretario, con todo respeto me preocupa un poco una parte de la respuesta que me acaba de dar en el sentido de que la pérdida de confianza ha sido o fue por la mala planeación en el cambio de microbuses a autobuses, no sé si entendí correctamente. Y me preocupa porque desgraciadamente es una respuesta que pues ya hemos escuchado muchas veces respecto a administraciones anteriores.

En este sentido, ¿qué garantías tenemos de que ahora sí la planeación que se haya realizado es la correcta? Y ligado a esto mismo, ¿qué perspectivas tiene la planeación que se ha llevado a cabo por esta administración, sabiendo o considerando que desde luego el asunto del transporte, siendo vital, necesita una solución, sin duda, en el largo plazo?

Gracias, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le pregunta al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarreplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, en efecto.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí en efecto.

Estamos conscientes de que hubo una mala decisión cuando se desarrolló este programa de los microbuses, pero nos hemos abocado a la tarea de tratar de disminuir esta posición, porque ahora resulta ser que para poder lograr un crédito lo primero que te solicita quien te va a otorgar el crédito es el estudio de factibilidad y si el estudio de factibilidad dice que nada más en tu ruta puedes explotar 40 autobuses, no te va a vender 41 ni 42, porque tiene que garantizar que la rentabilidad de la ruta pueda pagar el mantenimiento, el costo financiero que representa el haberle otorgado un crédito y el sustento de la persona que lo tiene. Debo decirle que ahorita la ciudad tiene 1,700 autobuses nuevos, esto es un indicador de que el programa está logrando parte de los objetivos que se han trazado.

Por último, también quiero comentarle que en el caso de los taxis también hemos recibido cambios importantes. En lo que va del año, de los modelos 89 que eran los carritos amarillos, se han cambiado alrededor de 8 mil unidades, esperamos que para finales de la revista todo este parque vehicular esté completamente regularizado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al señor diputado Arnold Ricalde de Jager, del Partido Verde Ecologista de México.

**EL C. DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER (Desde su curul).-** Gracias señor Presidente.

Señor Secretario:

Yo le pregunto a usted en esta Asamblea, en este recinto, por qué no se ha hecho nada para incentivar el uso del transporte eficiente, el transporte alternativo ¿Por qué usted

no ha hecho nada para eficientar el uso de las bicicletas, el uso de las ciclistas?

En el artículo 7º de la Ley de Transportes dice: “se promoverá en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos la construcción de ciclistas, basadas en los estudios correspondientes, con el fin de fomentar el uso del transporte no contaminante”. Sin embargo, vemos que usted ha cancelado varios proyectos en torno a la bicicleta, esta bicicleta que es un transporte alternativo, eficiente y que puede ayudar a reducir los índices de contaminación de esta ciudad. Ejemplo: usted canceló el programa del ferrocarril México-Cuernavaca, en el cual se iba a hacer una ciclista o por lo menos un andador ecológico. También cancelaron la ciclista que se iba a construir en la Condesa-Roma, se canceló.

Además los transportes alternativos han disminuido, vemos que el número de pasajeros del tren ligero han disminuido desde el 95 a la fecha; vemos que el número de transportistas en el trolebús han disminuido. Entonces yo le pregunto: ¿Si queremos reducir la contaminación no deberíamos empezar por fomentar este tipo de transportes alternativos?

Por sus respuestas, gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad hasta por 5 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Señor diputado:

Mire, con relación a esta situación estoy de acuerdo con usted en señalar la importancia de un transporte alternativo. No podemos jugar nos el futuro de la ciudad en materia de transporte a una sola carta, pensar que solamente debemos de construir Metro. Estoy claro y seguro de lo que usted está señalando. Hemos estado trabajando en proyectos alternativos de trenes urbanos y suburbanos que requieren inversiones cuantiosas.

En el caso de la bicicleta, estoy seguro que es un vehículo no contaminante, tenemos un gran problema de cultura en la ciudad, no solamente para la bicicleta, sino para la motocicleta. Sin caer en ironismos, deje decirle a usted que perdimos un atleta que tenía la posibilidad de ganar una medalla por andar circulando en una bicicleta en una vialidad, ¿Por qué?, porque no tenemos esa cultura. También tenemos que tener esa claridad en ese sentido.

No estamos cancelando ningún proyecto de esta naturaleza. Si usted revisa mi informe, estamos hablando de la ampliación de las rutas de transportes eléctricos, consideramos que es uno de los transportes más eficientes, y si revisa nuevamente

los datos, perdone que le diga, pero si algo ha tenido aumento en los últimos años en materia de transportación es el Tren Ligero; el Tren Ligero requiere la compra de cuatro nuevos trenes precisamente para satisfacer la demanda que se tiene y mantener una mejor operación en el mismo.

Por último, sería lo que es el ferrocarril de México-Cuernavaca. Déjeme decirle que sobre el ferrocarril México-Cuernavaca fue un proyecto que se presentó al vapor a la salida de la pasada administración; a la hora que buscamos los estudios para ver en qué estaba sustentado lo único que encontramos fue la asignación presupuestal, pero no había de ninguna manera ningún proyecto que sostuviera la construcción de ningún tipo de servicio de esa naturaleza.

Revisamos el proyecto y nos encontramos con que hay tramos en que tendríamos que quitarle vialidad al Periférico para poderle dar los espacios suficientes para poner un tren. En otros casos, el tren no conduce a ningún lado, no lleva a ningún lado, no es una línea de deseo que a la gente le interese participar.

También se pensó, porque ni siquiera se aclaró, la posibilidad de que circularan trolebuses, pero tenemos el enorme problema que también la falta de cultura nos iba a generar que lo único que íbamos a lograr es la invasión del carril del trolebús para la circulación de los vehículos particulares. Creemos nosotros que un tramo de eso sí es rescatable, pero no se en su totalidad.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se pregunta al diputado Arnold Ricalde si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER (Desde su curul).-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER (Desde su curul).-** Gracias señor Presidente.

Señor Secretario, en las estadísticas que usted nos da los pasajeros transportados totales anualmente en el 97 eran 19.5 millones, en 98 bajó a 15.5 millones, un ligero aumento de 16.6 millones y actualmente en lo que lleva este año hay 11.9, lo cual no va a alcanzar ni siquiera la cifra de 1997, por lo cual sí hay una disminución en pasajeros transportados y además sólo existe una línea de tren ligero, yo creo que se debería de incentivar más este tipo de transportes.

Por lo que respecta al ferrocarril México-Cuernavaca le informo, probablemente usted ya sabe y nos gustaría estar más en contacto con usted para resolver este asunto, ya se está invadiendo parte de la vía que se cedió por parte de Ferrocarriles Mexicanos, ya las delegaciones pavimentaron

bastantes tramos de esta vía, también están construyendo estacionamientos y están invadiendo esta zona que puede ser vital para una ciclista en la Ciudad de México.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarreplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, señor diputado. Si vemos las cifras en los términos en los que usted lo está señalando evidentemente existe una baja, pero tiene una explicación muy sencilla, dos motivos son los que la generan: la primera de ellas es que los fines de semana, precisamente con los arreglos que se ha tenido que hacer a la línea que va de Tasqueña, evidentemente mucho del pasaje se ha perdido pero no porque no tenga la necesidad de ese transporte, sino que lo hemos estado transportando mediante otro medio.

El otro factor que ha influido son las obras que hemos desarrollado en lo que es la curva de Puerto Rico y las adecuaciones en algunas de las intersecciones, esto fundamentalmente para darle mayor seguridad al tren, pero los cálculos que tenemos señalamos nos garantizan no solamente mantener esa demanda sino poder elevarla hasta con cuatro trenes más.

Por lo que se refiere a las ciclistas, sí tenemos algunos proyectos de esta naturaleza. A nosotros nada más nos corresponde la definición del proyecto; corresponde, en su caso, a las áreas de obras de las delegaciones o a la propia Secretaría de Obras la ejecución de las obras que a este respecto se tengan, y fundamentalmente están sujetas a los presupuestos que autorice esta Asamblea.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario.

Tiene el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, el señor diputado Edmundo Delgado Ramírez, del Partido Revolucionario Institucional.

**EL C. DIPUTADO EDMUNDO DELGADO RAMÍREZ (Desde su curul).-** Buenas tardes. Con el permiso señor Presidente.

Maestro Casillas, yo quisiera hacerle algunas preguntas relacionadas con los paraderos, que verdaderamente es una boca de lobos, donde nos están perjudicando a toda nuestra comunidad; nada más es cuestión de ir a Indios Verdes, Pantitlán, Tacubaya, en la mañana y en la noche y veremos cuál es la situación; sobre todo en la noche, señor, hemos tenido problemas en esos lugares y, desgraciadamente, ha habido gente que han violado en los respectivos paraderos.

¿No se supone que los paraderos fueron para que los usaran los transportistas y los usuarios? ¿Que no hay una forma de ordenar, quitar a los vendedores ambulantes que obstruyen el paso a los vehículos y peatones?

La entrega de concesiones que les dieron a los de la Ruta 100 la actual administración no es para ganar adeptos, no es una forma de volver a perder el control del transporte y hacer que, desgraciadamente, volvamos a caer en lo que caímos anteriormente, que teníamos, que eran los pulpos camioneros.

Señor, hay infinidad de problemas también con las concesiones que se les han dado a algunas empresas, les han dado licitaciones a algunas empresas. ¿Cómo se han dado estas licitaciones, señor Secretario? ¿Cuáles son las medidas que se establecen para frenar la corrupción? ¿Cómo va a impactar el antidoping en la calidad del servicio y cuáles serán los parámetros para evaluar?

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario, hasta por 5 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Edmundo Delgado: Sí estamos claros, y lo señalé en el informe, los grandes problemas que heredamos con lo que se refiere a los centros de transferencia modal. En efecto, estos fueron creados de origen precisamente para la llegada de diferente tipo de transportes, sistemas multimodales, la posibilidad de que usted pudiera acceder a un vehículo urbano, suburbano, al Metro, en su momento al tren ligero, a los trolebuses, a los microbuses, a los peseros, a los taxis, en fin, a eso refiere el objetivo principal para lo que estos fueron creados. Sin embargo, también señalé que durante muchísimos años la anarquía que prevaleció en los espacios permitió, a muchas autoridades, considerar a los paraderos el lugar ideal para ir a poner a los ambulantes que sacaban de otras vialidades, era tal fácil como decir: quítalos de esta calle y mételos al paradero. Eso, evidentemente, no fue diseñado nunca como un espacio para que pudieran estar los ambulantes.

Yo señalé que ya hemos hecho un censo de vendedores ambulantes. Estamos trabajando y tenemos que trabajar con la delegación, porque parte del gobierno político relativo a estos problemas corresponde a la delegación; sin embargo, la operación y administración ahora sí está a cargo de la Secretaría y tenemos nosotros la obligación del balizamiento o la reparación del alumbrado, de la vigilancia, del cobro del paradero, en fin, toda una serie de elementos que ahora sí son atribución de nosotros. Está pensado pasar al comercio informal a comercio formal, que se establezcan áreas y espacios específicos para que realicen esta actividad y, sobre todo, que en la ubicación no pongan en riesgo a los pasajeros que tienen que circular sobre estos espacios.

En lo que se refieren a estas situaciones que pueden consistir en delitos, nosotros coadyuvamos con la autoridad en las denuncias junto con los transportistas, porque son los primeros afectados de que sucedan en estos espacios donde ellos laboran; situaciones de vandalismo e inclusive de violación.

En lo que se refiere a las concesiones otorgadas a la Ruta-100, permíteme que se lo diga, estos señores bajo el nuevo esquema son tan empresarios como los demás transportistas, están sujetos a las mismas reglas que la autoridad establece para cualquier otro transportista, tiene que pagar sus derechos, tiene que ir a la verificación, tiene que pagar su licencia, tiene que someterse al antidoping, tienen que respetar las rutas, tienen la obligación de capacitar, tienen la obligación de hacer sus estudios técnicos, por lo tanto, creemos nosotros que esto de ninguna manera va a afectar. Sin embargo, la ciudad gana de manera muy importante porque tenemos autobuses que estos señores han comprado para darle servicio a la ciudad y que es lo que estamos peleando para esta ciudad, un transporte más digno.

En lo que se refiere a la licitación de las empresas, déjeme decirle que no nos jugamos una sola alternativa, estamos seguros que los transportistas van a hacer su mejor esfuerzo para participar en el cambio. Sin embargo, lo que hemos licitado son las rutas que dejó de operar la Ruta-100 y que ya no tenía parque vehicular en su tiempo para poderlas echar a andar, pero sin embargo la demanda ciudadana nos garantizaba la posibilidad de pasárselas a empresas privadas, y las inversiones que se han hecho ha sido con vehículos nuevos; autobuses homologados, autobuses para discapacitados.

Déjeme decirle que los estudios que nosotros realizamos para desarrollar la oferta y la demanda, nos hemos encontrado que ya en la operación, estas empresas han ganado hasta un 15% más en pasaje, porque el ciudadano prefiere pagar un boleto más caro con la ventaja de subirse a un transporte más limpio y más seguro.

En lo que se refiere al antidoping, de alguna manera he comentado, creemos y hemos recibido buena aceptación por parte de los transportistas por una simple y sencilla razón, si han de tener que invertir 85 mil dólares en la compra de una unidad, con todo respeto, lo mejor es que se sometan a este acto de la autoridad que de alguna manera les garantice que la persona que están contratando no padece de una enfermedad, porque la drogadicción es una enfermedad, que de alguna manera no solamente ponga en peligro su patrimonio, sino también lo que representa para los usuarios el que una persona en estas condiciones maneje un vehículo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le pregunta al señor Edmundo Delgado si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO EDMUNDO DELGADO RAMÍREZ (Desde su curul).-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO EDMUNDO DELGADO RAMÍREZ (Desde su curul).-** Señor Secretario, la reproducción de flotillas en el transporte público colectivo y la desaparición de los microbuses, la sustitución de las unidades con mayor capacidad, provocarán desempleo. ¿Qué se pretende hacer para parar el impacto social? y relacionado con las multas, señor, en ocasiones se paga esas multas y tienen 2, 3 años y siguen saliendo en pantalla esas multas.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario, si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** En tal virtud, se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Edmundo, déjeme comentarle: nosotros no creemos que esta ambición de las flotillas pueda afectar de alguna manera el crecimiento de desempleo, por una simple y sencilla razón.

Los transportistas no solamente vienen de comprar nuevas unidades, tienen que mejorar su sistema de operación, no puede haber operación de los servicios como se efectúa en este momento de 12 ó de 15 horas, debe haber una racionalización en la explotación de las mismas, puede establecer perfectamente 3 turnos de operación dependiendo de las rutas de explotación, y seguramente muchos de los transportistas que manejan estas unidades serán perfectamente contratados o ellos mismos manejarán sus unidades en uno de estos turnos de trabajo que se requieren.

Creemos que también le da la posibilidad a darle una mayor certeza jurídica al chofer; porque no nada más el problema son los concesionarios, son los choferes, son aquellos que manejan durante mucho tiempo y muchas horas las unidades. Esto nos va a permitir tener un mayor control sobre los mismos, mayor control sobre el concesionario, sobre a quién contrata, dónde lo contrata, cómo lo contrata, en qué ruta ha laborado y cuáles han sido los problemas que éste ha generado en otras rutas, que en un momento dado pudiera ser un indicador para no considerarlo dentro de sus líneas de contratación.

En lo que se refiere a las multas, la Secretaría de Transporte y Vialidad hereda un gran problema; este gran problema radica en que su origen era la Secretaría de Seguridad

Pública, como usted recordará. Ahí naturalmente la policía hacía la multa y el área de la Dirección General de Transporte la aplicaba y Finanzas la cobraba. Cuando nos separamos nos dividimos, quedamos en tres áreas de operación: finanzas por un lado, la Secretaría por otro lado y la Secretaría de Seguridad por el otro.

Lo primero que hicimos para esta administración es que a partir de este año las multas que realiza la Secretaría de Seguridad Pública él las pone, él las maneja en sus centros de cómputo y nos informa a nosotros para poderlas considerar dentro de nuestros trámites y las reporta al área de finanzas.

En lo que respecta a las anteriores, es cierto lo que usted está diciendo. La falta de enlaces en materia de cómputo hacía que hubiera tres tipos de sistemas: el que nosotros teníamos, el que tiene Finanzas y el que tiene la Secretaría de Seguridad Pública; la gente iba y pagaba su multa. Pero la Secretaría de Finanzas no era capaz de poder decirnos a nosotros si esa multa estaba pagada o no. Para los efectos de nosotros esa multa no estaba pagada y por lo tanto no daba de baja de nuestro sistema. Debo decirle que el rezago de esa naturaleza es de 5 millones de multas no cobradas durante muchísimos años y que lo que estamos buscando es precisamente el empatar los sistemas de cómputo para que en la parte administrativa y en la parte fiscal tengamos comunicación directa que nos permita en tiempo real de alta o dar de baja cualquiera de estas situaciones e impulsar que éstas se paguen en tiempo y forma.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor Secretario.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Jacobo Bonilla Cedillo, del Partido Acción Nacional.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO (Desde su curul).-** Muchas gracias, señor Presidente.

Maestro Díaz Casillas:

Siendo la transparencia uno de los elementos básicos de cualquier gestión de gobierno quisiera yo hacerle dos preguntas, en donde busco yo dos respuestas meramente informativas y es en relación a los avisos electrónicos que se han colocado en ciertos puntos de las vialidades.

En la administración del gobierno perredista se cancelaron los promovidos por la administración anterior, es decir la administración de Oscar Espinosa Villarreal. Mi pregunta es: ¿Por qué razón y bajo qué criterio se procedió a dar continuidad al proyecto de los avisos electrónicos, cuando habían sido cancelados en un inicio porque pertenecían a la administración de Oscar Espinosa Villarreal? Además, ¿quién

autorizó y a qué empresa se adjudicó la licitación y a cuánto ascienden los ingresos generados por esta concesión?

La segunda pregunta, que busco también respuesta informativa es en relación al Sistema de Transporte Colectivo Metro. Quisiera yo preguntar acerca de la publicidad que ahí se maneja, habiéndosele quitado a la empresa VISTA, S. A. de C.V. la concesión por monopolio ¿Por qué se le entrega a ésta a la empresa Enterprise, S. A. de C. V., propiedad del señor Shuedert y que actúa exactamente igual a la concesión pasada de Peña Garavito, sin licitación alguna y con un permiso por más de 10 años supuestamente temporal? Hubo por lo menos 40 empresas que se interesaron en prestar este servicio ¿por qué mantener un monopolio en lugar de diversificar la participación por líneas, por ejemplo, si no se actuó de mala fe, cuando menos, creo yo, que la decisión fue un poco democrática?

Sobre otros temas, me gustaría a criterio personal decirle que antes de tratar de convertir a gas natural los microbuses, como lo redacta en su informe, yo creo que sería un poco mejor cumplir con lo que exige el artículo del 32 al 35 del reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros.

También me gustaría que me explicara, por qué en la página 47 de su informe, cuando usted habla del programa de las 18 mil concesiones, dice que se han otorgado en la primera y segunda etapa un total de 11,016, esto haciendo a una suma correspondiente. En la página 53, nos dice que se han entregado a título de concesión 11,602. No puedo comprender dónde quedan volando 596 concesiones.

Me imagino que alguna vez usted ha subido al Metro, pero lo interesante sería que no lo hiciera como alto funcionario, que lo hiciera como cualquier persona, y usted se dará cuenta que no se cumple con lo dispuesto en el artículo 10 en sus fracciones XII y XIV del reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al señor Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Bien. Si me lo permite, en lo que se refiere, diputado Jacobo, al asunto este de VISTA, déjeme decirle que lo único que nosotros hicimos fue dar por concluido un contrato de 10 años, lo dimos por concluido cuando venció, simplemente no se lo renovamos, o sea que no hay pleito en ese sentido, y es una facultad que tiene la autoridad para hacerlo; al término del mismo aplicamos la normatividad, dijimos, bueno, ya no hay renovación, se notificó con tiempo y forma, por lo tanto no hay agravio de ninguna naturaleza.

En lo que se refiere a la nueva forma en la que se está haciendo la adjudicación a esta empresa, no es una licitación, es un permiso temporal revocable, en donde las condiciones son total y absolutamente a favor del organismo y del Gobierno de la Ciudad, es decir, si los señores cumplen con los compromisos establecidos, se mantiene la concesión; sino cumplen, se termina la responsabilidad en cualquier momento porque así fue otorgado. Entonces, lo fundamental aquí es que esto pueda prevalecer en tanto la empresa que lo tenga cumpla con la forma en la que está establecido este otorgamiento.

Hay una pregunta que usted me hace con relación a los semáforos. Nosotros en el caso de los semáforos estamos solamente apoyando en la definición del mejor lugar de ubicación de estos, sin embargo, la responsabilidad sobre su ubicación y su colocación, no es de nosotros, es responsabilidad directa de quien maneja estos equipos; la sugerencia de nosotros es, bueno, haciendo los estudios de la vialidad, qué tiempo, en qué momento, cuántos semáforos, si conviene o no un semáforo, si debe de haber semáforo para peatones, y hasta ahí termina nuestra responsabilidad, la colocación, mantenimiento, operación, está a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública.

Los anuncios electrónicos, no es competencia tampoco de nosotros, es una competencia de la Secretaría de desarrollo Urbano y Vivienda, no está bajo nuestra responsabilidad, la definición de los mismos, por lo que no podía yo darle una respuesta en este sentido, por carecer de la información que pudiera orientarlo en este sentido.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor diputado Bonilla, si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO JACOBO BONILLA CEDILLO (Desde su curul).-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra, hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO JACOBO BONILLA CEDILLO (Desde su curul).-** Muchas gracias, señor Secretario, señor Presidente, también.

Bueno, mire, en cuanto al permiso que usted menciona, que veníamos platicando sobre en relación del Metro, los anuncios del Metro, quedó exactamente igual como lo hizo Oscar Espinosa Villarreal, posiblemente cambiamos de empresa que un momento dado fue, pero fue exactamente igual.

En cuanto a que no es competencia de usted, en su informe usted menciona cotidianamente la gran comunicación que usted tiene con las demás Secretarías, toda vez que es evidente que ninguna Secretaría puede funcionar sola; entonces, me extraña que en este tema de los anuncios no exista una gran comunicación.

Pero también hay alguna duda que se ha venido muchísimo sobre el periódico El Metro, sobre quién avala la información del periódico El Metro que se publica y la pregunta es ¿Cómo se va pagando este periódico El Metro?

Desgraciadamente en el Distrito Federal las cosas siguen igual, sigue habiendo un caso vial, taxis piratas, inspectores abusivos, infracciones hechizas y microbuses que ganan la primera plana por los accidentes que ocasionan.

No me queda más, toda vez que el tiempo se me ha acabado, decirle que le agradezco los esfuerzos que usted ha hecho en esta Secretaría, y lo que es evidente es que el tiempo no le alcanzó, la corrupción ganó y esperamos tener mejores resultados con nuestros siguientes Secretarios.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica. Se le concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Bien, mire, en relación al periódico "M", este periódico también es un PATR. La oferta que nos hizo en su momento "El Universal" fue muy atractiva para ingresos al Metro. Consideramos que es una forma novedosa. La gran mayoría de los Metros del mundo que tienen prestigio, tienen periódicos de esta naturaleza. El beneficio que nosotros obtenemos es de orden económico en alguna manera, pero también tenemos la posibilidad de utilizar dos páginas completamente gratuitas diarias para la información relativa a los programas de gobierno que nosotros impulsamos. El resto del contenido es responsabilidad única del editor.

Por el momento, ellos solamente distribuyen 100 mil ejemplares, que es un número bastante considerable, en forma gratuita; el éxito de este periódico es tal que bueno ya nos encontramos que a veces el bolero en vez de darnos otro periódico, ahora nos presta el "M", para que lo revisemos, y se calcula que antes de finales de año habrá 200 mil ejemplares de este que en forma gratuita se seguirán repartiendo, y creemos que bueno pues la información que se vierte ahí pues puede ser de interés y nosotros sí hemos aprovechado estos espacios, ahí ponemos los datos exactamente de las estaciones del Metro, de la Red de Transporte, de los Transportes Eléctricos, de las rutas alternativas, con el objeto que también la población conozca otras opciones de transporte que se tienen, sí.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor Secretario.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Emilio Serrano Jiménez, del Partido de la Revolución Democrática.

**EL C. DIPUTADO EMILIO SERRANO JIMÉNEZ (Desde su curul).**- Con su venia, señor Presidente, Señor Secretario:

En 1997, cuando el primer gobierno democrático del Distrito Federal recibe la administración, nos encontramos con que un gran caos generalizado, que fomentó y toleró el régimen priísta.

La ciudad no planificada, estructurada a partir de negocios particulares, había hecho del Sistema de Transporte una red de corrupción, complicidades, negocios ilícitos y defraudaciones al erario público. Tal es así que el último priísta, el último Regente priísta se encuentra prófugo de la justicia y protegido por el actual Presidente de la República.

En el informe presentado a la Asamblea Legislativa, el 6 de octubre del año pasado, el entonces titular de esta Secretaría de Transporte y Vialidad, el señor Joel Ortega, reconoció que existía una red de corrupciones que no habían sido posible extirpar de la estructura del transporte capitalino. En aquel momento él las ubicó en tres áreas: la primera, en las oficinas de licencias y control vehicular; la segunda, en los cuerpos de inspección de los servicios de transporte, que para esa fecha se informó eran 241 inspectores de servicios públicos, sindicalizados en la administración del hoy prófugo Oscar Espinosa Villarreal; la tercera, en las bases de inspección vehicular, conocidas como revista.

El señor Secretario se comprometió a desarrollar una estrategia para eliminar esas situaciones de corrupción. Nosotros preguntamos ahora, señor Secretario, a un año 15 días de aquella comparecencia, ¿Cuáles son los resultados obtenidos? ¿Cuáles son los obstáculos que se encontraron? ¿Quiénes promueve y promovían esas redes de corrupción? ¿Cuántos han sido castigados?

Sabemos que es muy difícil erradicar la corrupción, y a decir de los usuarios, los que gestionan los trámites ahí con ustedes que les ponen muchas trabas ¿Qué han hecho ustedes para agilizar esos trámites? ¿Y qué han hecho ustedes para evitar el coyotaje y que se sigan enriqueciendo líderes por esa tramitación en esta Secretaría?

Por su respuesta, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.**- Se le concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario hasta por 5 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.**- Diputado Emilio Serrano:

En efecto, en aquel entonces el entonces Secretario hizo alguna serie de planteamientos sobre algunos de los problemas que se tenían para resolver los problemas de la corrupción. Estoy claro que no están eliminados, pero se ha hecho un gran trabajo en ese sentido.

Quiero decirle que uno de los propósitos a los que nos dedicamos fue a reestructurar la Secretaría. Es que no era posible que una sola Dirección General tuviera las tres cuartas partes del presupuesto de la Secretaría, que manejara 85 trámites de los 96 que hacía la Secretaría; no era posible que en un sólo director recayeran todas las oficinas de licencias, todos los paraderos, en su tiempo los corralones, porque hubo un tiempo en que estuvieron los corralones, que estuvieran bajo su responsabilidad las bases de revista, Popotla, y una serie de oficinas que sumaban más de 80 oficinas con más de 3 mil empleados; mientras que el resto de las oficinas de las otras direcciones, prácticamente podrían llegar a las 10 de la mañana los directores y retirarse a las 6 de la tarde, sin nunca tenerse que entrevistar con un periodista, sin nunca tener la presión sindical, sin nunca tener la presión de los transportistas, sin nunca tener que dar la cara ante los medios por corruptelas de cualquier tipo.

Esta situación era aprovechada, porque precisamente en este mar de confusión y en este problema de organización, pues toda clase de situaciones se podían manejar, era una enorme discrecionalidad; por muy honesto que pudiera ser en un momento el director, ante tan grande tramo de control, pues lo más seguro es que lo brincara, lo más seguro es que no se diera cuenta de los grandes problemas que se tenían; y eso aunado una mafia perfectamente establecida de personas de procedencia muy difícil de explicar, entre familiares, ex agentes, ex policías, ex judiciales, mil cosas en ese sentido.

Por eso nos dimos a la tarea de la reestructuración, a equilibrar las fuerzas de la Secretaría, de tal manera que los tramos de control y de vigilancia y supervisión fueran acordes a la responsabilidad de cada uno de los directores. Por eso nos dimos a la tarea de poner en un sólo lugar los paraderos, para que un sólo director estuviera pendiente de los mismos, para que hubiera 43 espacios en donde tenemos 5 millones de personas que confluyen en ese lugar y que se requiere de una atención muy particular y que la única manera de lograr esto era tener una estructura administrativa que nos ayudara a resolver esta situación.

El cuerpo de inspección. El cuerpo de inspección fue durante años una queja de todos los transportistas, por los actos de corrupción. Pero déjeme decirle una cosa, todo mundo se quejaba, pero ninguno, cuando se le decía "aquí está el álbum, dime quién fue, vamos a la Contraloría o si quieres ir a la Procuraduría, denuncia," ah no, ahí sí ya no, ya no se acuerda, no lo ve, no lo recuerda, a lo mejor no traía, a lo mejor no era, para no meterse en problemas.

Entonces lo que hicimos con este grupo, que debemos decir que hay gente muy valiosa en él, porque tampoco podemos considerar que todos están cortados con la misma tijera, nos dimos a la tarea de cambiar la forma de operación de los mismos y dividimos la inspección en dos áreas fundamentales; una nueva que tendrá que implementar la próxima administración, ya no nos dio tiempo, que es la del auditor de transporte. El auditor de transporte tendrá que ser una gente con un nivel de formación mucho mejor para poderle dar la posibilidad de inspeccionar a la ruta directamente en su base, pedirle los papeles, revisar si están pagando sus tenencias, si están pagando sus derechos, si están renovando sus licencias, si todas y cada una de las obligaciones las están cumpliendo al pie de la letra; mientras el otro es el que vigila solamente, en el caso del taxi, Reglamento de Taxi, y en el caso de microbuses y espacios de carga a este tipo de transporte; no son todólogos.

Hemos informado a todos y cada uno de los transportistas quiénes son los inspectores autorizados para realizar la actividad, pero para esto los señores tienen que presentarse con un documento que avala la inspección; nada de que llegan a inspeccionar si no hay de por medio una orden de inspección, porque los señores se pueden meter en un problema, cualquiera de los transportistas puede tomarlo y llevarlo al Ministerio Público y denunciarlo por un acto irregular. De esa manera estamos controlando y vigilando que esta situación no se presente más.

Pero además algo muy importante, regresamos a la Secretaría de Seguridad Pública la obligación y la responsabilidad sobre la aplicación del Reglamento de Tránsito. Antes los policías no podían sancionar un sólo microbús, si no era el cuerpo de inspección nadie les hacía caso, regresamos esa atribución, ¿por qué?, porque la policía son cinco mil elementos que están en la calle. Si estos señores van a querer tener que mantener no a 240 inspectores sino a cinco mil sujetos faltando a los Reglamentos de Tránsito pues están metidos en un problema, lo más seguro y lo más conveniente es que respeten la señalización, que respeten los semáforos, que respeten las paradas, que respeten las puertas cerradas, que respeten el reglamento en su totalidad si no quieren que esto les cueste más dinero de lo que ellos imaginan.

**EL C. PRESIDENTE.-** Señor Secretario, nada más le informo que ya se ha agotado su tiempo. Gracias señor Secretario.

Le pregunto al señor diputado Emilio Serrano si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO EMILIO SERRANO JIMÉNEZ (Desde su curul).-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia tiene el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO EMILIO SERRANO JIMÉNEZ (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario, no me respondió si hubo sanciones y cuántas fueron.

Por otra parte, parece que entendí que a quienes son víctimas de la corrupción ustedes les piden que presenten la denuncia, las pruebas y demás; a veces yo creo que se presenta difícil; todo mundo sabemos que Salinas de Gortari nos robó y difícilmente lo podemos comprobar.

Hay un desorden, una anarquía en el transporte concesionado público del Distrito Federal. En este sentido, vemos que principalmente los microbuseros no le hacen caso a nadie, ni a las patrullas ni a las policías, a nadie le hacen caso.

Nosotros le proponemos tener reuniones permanentes con usted, con ustedes, para hacerles propuestas bien concretas y pueda ya ponerse orden al servicio público concesionado principalmente de microbuses y evitar tantos accidentes.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Por favor.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Mire, debo decirle una cosa que en relación a las sanciones que se les han estado aplicando. Yo no creo que los microbuseros no compartan esta situación en términos de las sanciones que se les han aplicado. Yo personalmente he tenido que ir a acompañarlos a las oficinas de Gertz Manero porque en lo que va del año la policía les ha levantado 60 mil infracciones, y en estas 60 mil infracciones que les ha aplicado tiene una unidad en la calle que si los señores al mes no han pagado la infracción los detiene en la calle y los remite a los corralones para que paguen la sanción, y esta queja ha sido muy fuerte, porque ahora sí han sido sancionados de manera directa.

En lo que se refiere a las sanciones a los servidores públicos, déjeme decirle que no ha habido mas que denuncias ante la Contraloría, pero no me compete a mí definir los niveles de sanciones que se están desarrollando; a mí sí me obliga la ley a coadyuvar en la formulación tanto de la información que se requiera para las contralorías como para las procuradurías, pero la definición sobre la sanción está fuera de mi esfera, por lo que no podría yo explicarle cuántas de estas se han aplicado en este sector.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario.

Para formular una segunda ronda de preguntas al funcionario compareciente, harán uso de la palabra desde lugar, hasta por 3 minutos, los siguientes: Raúl Antonio Nava Vega, del Partido Convergencia por la Democracia; diputado Maximino Alejandro Fernández Avila, del Partido Verde Ecologista de México; diputado Arturo Barajas Ruiz, del Partido Revolucionario Institucional; diputado Francisco Solís Peón, del Partido Acción Nacional, y diputado Horacio Martínez Meza, del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Raúl Antonio Nava Vega, del Partido Convergencia por la Democracia.

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

Señor Secretario: como ya lo comentaba en mi participación, los microbuses acostumbran, en las puertas de las estaciones del Metro que son más concurridos, hacer base; eso, salvo las que están autorizadas por la propia Secretaría, está fuera del reglamento. ¿Qué operativos se han realizado respecto a esto con la finalidad de evitar este hecho? Siendo que, como ejemplo, en el Metro Aculco, no sé si usted lo conoce, es uno que está en el Eje 6 y el Eje 3, en el puente del Eje 6, los microbuses, ya es un costumbre que hagan ya no diría triple fila, se estacionan en batería, y eso a mí me parece que ya es una exageración; ahí además, obviamente esta es una vía muy importante en la ciudad y ocasionan muchos problemas de tránsito.

Por otro lado, yo le quisiera preguntar, hace algunos meses, en cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 20 del Reglamento para el Servicio de Transporte Público de Taxis, se difundió la obligación que los taxistas, los choferes, los operadores tienen que entregar el boleto de viaje correspondiente a los usuarios, con ciertas características. Yo le preguntaría, ¿cuántos operativos se han realizado para vigilar que esto se cumpla, este mandato del reglamento, o en su caso, qué ha sucedido con esta medida?

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Raúl Antonio Nava Vega: déjeme comentarle algo que es muy importante y que es un disgusto de toda la ciudadanía. En efecto, hay una serie de bases de servicio no

autorizadas que es parte precisamente de esta anarquía a la que nos estamos refiriendo. En el informe que leí hace un momento señalaba que desde 1995 no se hacía una revisión de estas autorizaciones.

Nos hemos dado a la tarea, primero, de cobrar los derechos y exigir al transportista la presentación de los estudios técnicos que avalan sus derechos, sus unidades y sus bases de servicio para poder volver a otorgar estas bases, esto con el objeto de actualizar los padrones de la Secretaría.

No es raro encontrar, como debe de suceder en todas las áreas, la sustracción de expedientes, esta sustracción de expedientes a veces nos pone en estado de indefensión inclusive hasta para definir si una persona tiene o no derecho para una concesión. Pero bueno, sería un tema aparte de esto.

Sin embargo, también está señalado que dentro de los estudios que los señores deben de presentar está considerado los llamados lugares de encierro, tenemos que saber exactamente dónde van ir a pernoctar estas unidades, para tener la certeza de que no nos van a seguir invadiendo las calles. En algunas ocasiones hemos autorizado 3 ó 4 cajones en algún lugar, pero sí, nos encontramos ante abusos de esta situación. La propia Secretaría de Seguridad Pública ha estado trabajando con nosotros para intercambiar información sobre los lugares y las bases de servicio autorizadas justamente para que no sean sorprendidos; lo que hemos logrado por el momento es que se respeten los documentos que ahorita acreditan a las rutas, aunque estén vencidos, para que se les respete. Pero estamos claros que es necesario revisar y vigilar la conveniencia de utilización de estos espacios de una manera más óptica.

El boleto ha sido un asunto que ha generado una gran controversia en todos los ámbitos. Nos parece verdaderamente difícil haber pensado que la autoridad haya decidido la solicitud de un boleto para los taxis. Sin embargo, si ustedes también revisan la normatividad, también ya está la normatividad hecha para el gobierno de los autobuses. Esta situación tiene un sentido fundamental; si ustedes se suben a un vehículo de transportes eléctricos, les entregan un boleto; ese boleto para nosotros es el seguro del viajero, es lo que le garantiza a la persona aquí en la unidad, en un momento dado hay un accidente, reclamar que pudo haber estado en ese accidente y entonces la empresa se obliga a pagarle a esa persona por haberse trasladado en ese lugar.

Esta misma obligación la tienen que hacer los transportistas; dentro de ese programa de renovación tendrán que entregar un boleto, porque también están obligados a tener un seguro y la mejor manera de reclamar de haber estado en el accidente, es tener un boleto que lo compruebe en el caso del autobús.

En el caso del taxi, perdonen que se los diga, pero cualquiera que haya viajado a otro país, puede usted solicitar, si lo desea, un boleto para comprobar los gastos que usted realiza para que se los paguen. Si yo pago un taxi fuera del país y tengo que comprobar el uso de ese transporte, no nada más basta con que yo diga que me subí a un taxi y que me costó 30 dólares o que me costó lo que me haya costado. A mí me exigen un documento que me diga que de veras me subí al taxi y tuve ese gasto.

Para el turista es importante; para el ciudadano común también lo es porque puede de alguna manera ser el instrumento para demostrar haber estado en una situación en la que pudo haber sufrido un asalto, en la que pudo haber sido cobrado más el derecho, en la que pudo haber sido inclusive cobrado sin que exista el taxímetro. Cómo podemos reclamar, cómo podemos asegurar, cómo podemos validar que las cosas que se están realizando en este sentido no están perfectamente fundamentadas.

Hasta el momento podría yo decirle que hemos sancionado por denuncia y por operativo a más de 300 taxistas por no tener y haber entregado este boleto. No hay que pensarlo como una carga, puede ser una solución interesante e importante porque puede uno tener el nombre del chofer, puede tener uno el número del vehículo en el que se está subiendo y puede uno saber el importe que está pagando.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Le pregunto al diputado Nava Vega si desea hacer uso de su derecho de réplica.

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

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia, tiene el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

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

Gracias señor Secretario por su explicación. Me parece que en el caso de las bases éstas que hacen los microbuses, creo que no me expliqué correctamente. Ellos en el caso específico que le puso de Aculco y le podría dar ahorita otro en Constitución de 1917, esto porque yo vivo por ese rumbo y diario paso por ahí, definitivamente no hay forma de poner una base, sobre el eje 6 en el puente no hay ninguna forma. En Ermita del otro lado, yo me estoy refiriendo al otro lado de donde están los paraderos oficiales, ahí acostumbran a hacer base y es muy conocido el caso, por eso lo puse como ejemplo de Aculco, que hacen los micros para levantar pasaje, hacen estacionamiento en batería, no sé si esto me explico bien cómo se estacionan, cubren medio Eje 6 para estacionarse en batería.

¿Por qué no se tiene un medio de supervisión? Aquí rápidamente le diría: una cámara que grave a los micros que hacen ese tipo de infracción y de acuerdo a ello hacer la sanción; me parece que no sería muy descabellado esto.

En cuanto a lo de los taxis, tendremos que difundir más que todos los que usemos este servicio exijamos este boleto.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor diputado.

Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** En efecto, diputado, no había comprendido la intención de la pregunta. Pero sí quiero ser claro que sí mantenemos un sistema de supervisión, alimentado bajo dos aspectos fundamentales: el primero, es la denuncia ciudadana, precisamente porque los vecinos de la zona se quejan sobre este tipo de servicios que se ubican en los lugares no autorizados.

Nosotros tenemos un programa que vamos desarrollando y que vamos cubriendo para ir revisando y verificando que estos servicios que se prestan en el lugar, se presten en la forma en la que está autorizada. Tomo nota de los lugares que usted me está señalando para que hagamos los operativos correspondientes. Están enterados los transportistas de que si tienen mayor número de unidades de las autorizadas, tendrán que irse al corralón y tendrán que pagar sus multas y de mantener una actitud de esta naturaleza debo decirle que esta administración no se ha tentado el corazón para cancelar la concesión de aquellos que no están cumpliendo con la normatividad y si es necesario cancelar el ramal, lo cancelamos; porque no es posible que no atiendan y respeten las autorizaciones que se tienen.

También es producto de que parte de lo que nosotros estamos haciendo para reordenar los paraderos es la anarquía en la que nos los encontramos: una gran cantidad de vehículos afuera, adentro, unos autorizados y otros no autorizados.

Con el levantamiento de los censos que hemos realizado, nos ha permitido realizar un buen número de acomodos de estas unidades e inclusive retirados de algunas de las vialidades para introducirlos a los paraderos, dejándole los

cajones que tradicionalmente tenían autorizados pero, sin embargo, estoy claro, la lucha no ha sido sencilla, no ha sido fácil, pero hay que continuarla.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario.

Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Maximino Alejandro Fernández Avila, del Partido Verde Ecologista de México.

**EL C. DIPUTADO MAXIMINO ALEJANDRO FERNÁNDEZ ÁVILA (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario Francisco José Díaz Casillas:

En el informe presentado usted, manifiesta que durante el presente año sólo recibió respuesta de 11 delegaciones políticas respecto a la actualización del padrón de estacionamientos públicos, lo cual nos resulta un poco incomprensible si tomamos en cuenta que hasta el mes de septiembre todos los delegados políticos, hoy jefes delegacionales, eran del mismo partido, siendo nombrados por designación. Por lo que nos tenemos que conformar con los datos a medias actualizados que nos dan un total de 1,216 establecimientos, con 160,966 cajones de estacionamiento y luego el informe se aboca a este rubro, a los dictámenes realizados, por ello le pregunto: En concreto, ¿cuántos estacionamientos públicos construyó el Gobierno de la Ciudad en 1999 y en el año 2000 y dónde están los estacionamientos que son indispensables para facilitar al ciudadano el complementar su trayecto con el uso del Sistema de Transporte Público?

Por sus respuestas, muchas gracias, señor Secretario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al señor Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** En efecto, debo decirle que esta facultad de los estacionamientos es una facultad recientemente transferida hacia las delegaciones; ellos son los que ahora autorizan, en vías secundarias, autorizan los estacionamientos; eso evidentemente pone en desventaja porque algunas de las zonas y de las delegaciones no alcanzaron a terminar de levantar sus censos, es una nueva actividad que está dentro de su tarea, sin ánimo de justificarlos; pero sin embargo, estamos seguros que en los próximos días las nuevas administraciones nos complementarán la información que requerimos en esta materia.

En cuanto a la construcción, nosotros no construimos estacionamientos; no corresponde a la ciudad mas que la revisión de los lugares en donde se va a autorizar una obra

de determinadas características para ver si esta obra cumple con el número de estacionamientos que debe de tener; esto es muy común en el caso de la vivienda. Si nos señalan que van a construir una serie de viviendas, lo que nosotros nos cercioramos es que tengan cajones suficientes conforme a la normatividad para asegurar que todos esos vehículos puedan ser colocados y ubicados en un espacio, pero incluye una cosa que es también muy importante: el impacto vial que se desarrolla. No nada más es la autorización de los estacionamientos que debe de tener la construcción de un nuevo edificio, sino el impacto vial que se genera alrededor.

Que esta administración, con el apoyo de los inversionistas, realizan adecuaciones no pagadas por el Gobierno de la Ciudad, sí presentadas en planos del Gobierno de la Ciudad, para mejorar vialidades, puentes, semáforos, intersecciones, rutas de salida que garanticen que la llega de estos nuevos edificios, cuyo uso intensivo puedan impactar las vialidades de la zona, porque pueden colapsarse.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Le pregunto al señor diputado Maximino Fernández, si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. DIPUTADO MAXIMINO ALEJANDRO FERNÁNDEZ ÁVILA (Desde su curul).-** Sí, Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra, hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO MAXIMINO ALEJANDRO FERNÁNDEZ ÁVILA (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

En el Partido Verde estamos conscientes de que todos tenemos que apoyar para dar soluciones al conflicto y también tomamos en cuenta que el problema de financiamiento también existe y por ello, si usted nos invita usted o la nueva administración, podríamos aportar ideas para participar conjuntamente a la solución de estos planes y también creemos que no necesariamente deben concentrarse en el presupuesto de la ciudad, estamos de acuerdo con usted.

Como órgano normativo, ¿quién proyectaría las necesidades a satisfacer en este rubro?, y me refiero a planear la ubicación útil de los estacionamientos. Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario, si desea hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Bien, están abiertas las puertas para usted o para cualquiera que requiera información de la Secretaría. Finalmente, creo que la mejor manera de que ustedes realicen sus funciones legislativas, es que tengan la información suficiente que les ayude a trabajar en este sentido.

Con mucho gusto le haríamos una invitación a usted y extensiva a cualquier otro, para que vea el área donde hemos estado trabajando, el uso de combustibles alternos, porque hemos estado probando otro tipo de vehículos, para que no nos platiquen que son mejores estos, que son mejores aquellos, sino que tengamos la posibilidad de verificar en la ciudad y bajo las condiciones de operación de la ciudad si los transportes que dicen que nos quieren vender reúnen o no las características para poder darles soluciones de vialidad, de confort, de calidad y de combustible alternativo. En ese sentido, estamos abiertos para esto.

En lo que se refiere a los estacionamientos en vialidades primarias, sí es nuestra responsabilidad; en vialidades secundarias es un asunto que debe atender la Delegación. En este momento, como no es una práctica, como le digo, común dentro de las Delegaciones, estamos asesorando a las delegaciones para que poco a poco vayan desarrollando sus propias áreas para el desarrollo de este tipo de proyectos.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos al señor diputado Arturo Barajas Ruiz, del Partido Revolucionario Institucional.

**EL C. DIPUTADO ARTURO BARAJAS RUÍZ (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente. Señor Secretario.

Yo creo que en este recinto aún deambula a tres años el síndrome del ayer. Yo quiero aclarar dos cosas; la primera al diputado Emilio Serrano: que el Presidente de la República no protege a nadie; la segunda, que se les olvida a los compañeros perredistas que como un reconocimiento a la labor, entre comillas, de autotransporte de las administraciones pasadas, el Jefe de Gobierno, el Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas, nombró al Ingeniero Joel Ortega responsable de esta área, hoy flamante Jefe de Gobierno en Gustavo A. Madero, y lo nombró bien para dos cosas: o para controlar la corrupción o como un reconocimiento a administraciones pasadas.

De igual manera quisiera preguntarle ¿Por qué los espacios de los estacionamientos que se le exigen a las tiendas de autoservicio, hoteles, restaurantes, hospitales, como requisito para otorgarles la licencia de funcionamiento, en la actualidad cobran por ese servicio que debería ser gratuito para los usuarios de estos, por qué y basado en qué reglamento se permite esta irregularidad, que de seguro no es desconocida para usted?

Señor Secretario, ¿cuál es el beneficio de renovar el parque vehicular destinado al servicio público de pasajeros en esta ciudad, si estas unidades que son desechadas aquí son dadas de alta en el Estado de México, con el mismo fin, dar servicio público y circulan impunemente en el Distrito Federal, afectando las normas legales y ambientales en esta capital, qué se está haciendo al respecto?

Señor Secretario, ¿nos puede informar qué acciones se han implementado para contrarrestar en los paraderos y estaciones el ambulante, la insalubridad, la prostitución y la delincuencia, que día con día se incrementa en detrimento de los usuarios, transeúntes y automovilistas?

Además, si nos puede informar el monto de la inversión que se ha destinado para combatir estos problemas, ya que a la luz pública los resultados han sido nulos. Sumando además que el personal que funge como servidores públicos en estos paraderos, son los encargados de recibir y negociar el monto económico, es decir la mordida con los choferes que hayan cometido alguna infracción.

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra al ciudadano Secretario de Transporte y Vialidad, hasta por 5 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Arturo Barajas, yo quisiera comentarle algunas cuestiones que por lo que usted me plantea, empezando por el asunto del beneficio que se tiene para la ciudad con el cambio de los vehículos.

No se necesita más que subirse a un microbús para darse cuenta de que ya es necesario sacarlos de la circulación. Eso en principio justifica mucho.

El segundo elemento es que hemos estado trabajando de manera intensa con el Estado de México, aunque son gobiernos distintos, tenemos una responsabilidad igual. No les conviene a ellos, ni nos conviene a nosotros que la basura que nosotros retiremos sea incorporada en el Estado de México.

Vamos muy avanzados en ese sentido, para que esa misma prohibición de que esos vehículos se den de alta en el Estado de México, nos garantice que no tengamos más estos vehículos. Hay que trabajar una línea que es importante, es que las compañías que nos van a apoyar en la construcción de las unidades, reciban estos vehículos como parte del pago y que los destruyan; que nos aseguren ellos mismos que a cambio del vehículo que van a sustituir, reciban a un valor específico, el que sea, estas unidades, y se encarguen de su destrucción. Esa sería la mejor manera de garantizar a la ciudad un mejor transporte y evitarle pasarle a nuestros

vecinos un problema que todos los días nosotros estamos padeciendo.

En el caso de los requisitos a los estacionamientos, debo decirle que durante años, ni modo, hay que hablar del pasado y trasladarlo hacia el presente, no con el ánimo de molestar, hay mucho que reconocer, pero también hay mucho que señalar, que derivado de algunos vicios pues hay que trabajar; cantidad de comercios se autorizaron durante mucho tiempo y ninguno de ellos tiene estacionamiento; tenemos que enfrentarnos a los valet parking; tenemos que enfrentarnos a una serie de situaciones irregulares y quiero decirle que en esa materia tenemos casi terminado el Reglamento de Estacionamientos e incluye un capítulo sobre el valet parking, porque también tenemos que tener la seguridad que a la persona que entrega su vehículo, también le respondan. Todo mundo llegamos a entregar nuestro vehículo y nos dan un valecito que nos dice que nos dan, si nos lo roban, 250 mil pesos, que muchas veces no cubre a veces el valor de los vehículos, y esta situación pues tenemos que ver como la regulamos.

Y sabemos que los señores lo único que hacen es recoger el carro e irlo a estacionar atrás, no lo llevan a ningún estacionamiento. Lo van y lo dejan en la calle y no le dan a usted ninguna seguridad.

También tenemos el problema de que hay que definir las reglas claras para el cobro de estos estacionamientos ¿Por qué?, porque si no, hay una anarquía, no ha habido una vigilancia, una supervisión, durante años los estacionamientos han cobrado lo que han querido y esta regularización que nosotros hemos mantenido, nos permite ir viendo que sí, que donde hay inversión que los estacionamientos tengan un valor, tengan un costo acorde a la inversión que se está realizando, no estamos reacios a que eso suceda, al contrario, bienvenidas las inversiones hacia la ciudad que pueda darle soluciones.

Creo yo que con este reglamento que estamos trabajando con los responsables de los propios estacionamientos, que no lo estamos haciendo a espaldas de ellos, podremos darle un principio y una solución importante a la ciudad para los futuros años.

En lo que se refiere a la delincuencia, déjeme decirle que la delincuencia cuando no roba en un Banco se sube al Metro y si no se va y se sube al Metro se sube al microbús, y si no, busca la manera de irse a los comercios, de irse a los paraderos, es una situación verdaderamente delicada. A nosotros en el caso el Metro nos ha obligado en muchos sentidos a tener una mayor vigilancia y una mayor supervisión para evitar que nuestros usuarios no sufran de problemas, al grado de que hemos tenido que rehabilitar una serie de equipos para evitar que las personas entren armadas, porque nuestro papel es no la persecución del delincuente, es transportar personas.

El papel de los transportistas no es la transportación de los delincuentes, es llevar a los usuarios a un destino específico y que precisamente la labor que ellos han hecho de denuncia en este sentido, nos ha permitido dar la información suficiente a la policía para que realice operativos en esta materia.

Los paraderos, como lo señalaba, eran tierra de nadie; hoy por hoy estamos empezando a tener vigilancia pagada por la Secretaría dentro de estos espacios para garantizar mínimamente la seguridad de las personas. Hay mucho que hacer, hay muchas inversiones que realizar, porque debo decirle que la reestructuración que realizamos fue a costos compensados, no hay un peso más de inversión en la Secretaría en lo que se refiere a su estructura para operar en los términos en lo que lo hemos señalado; fue peso sobre peso definida la reestructuración, no hay un costo adicional. Pero sí estamos conscientes que se requieren de inversiones adicionales para una serie de grupos específicos como es el caso de la seguridad para los paraderos, como es el caso de las áreas de inspección en lo que se refiere a los auditores, porque necesitamos contratar estos auditores para que realicen esa actividad bajo el perfil que requerimos.

Sí requerimos médicos especializados, porque debemos ampliar nuestra cobertura en lo que se refiere al antidoping; es un programa pequeño en su inicio, pero estoy seguro que con el paso de los años va a ser un baluarte fundamental para asegurar que todas las personas que obtengan una licencia para conducir una unidad han sido sometidas a un examen que garantice que al menos estas personas no tienen estos problemas.

Lo estamos haciendo por igual, lo mismo se lo estamos aplicando a la gente de transportes eléctricos que a los de la red de transportes de pasajeros, a todos...

**EL C. PRESIDENTE.-** Le informo señor Secretario que ha concluido su tiempo.

Gracias señor Secretario.

Le pregunto al señor diputado Arturo Barajas si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO ARTURO BARAJAS RUÍZ (Desde su curul).-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** En tal virtud, se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO ARTURO BARAJAS RUÍZ (Desde la curul).-** Sí, la pregunta que le hacía señor Secretario era por qué las tiendas de autoservicio le cobran a los usuarios en un estacionamiento que tiene la obligación de proporcionarse.

Aquí quisiera hacerle otras dos preguntas: Si tiene considerado construir paraderos de transporte terrestre en las afueras de las estaciones del Metro por inaugurarse, incluyendo la Estación Villa de Aragón.

La otra: ¿Cuáles son las razones por las que hasta la fecha el Secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal no ha liberado los recursos económicos para la indispensable rehabilitación de trenes modelo 73? ¿No estaremos con estas medidas poniendo en riesgo la vida de los usuarios?

Por sus respuestas, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarreplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Le comentaba, las autorizaciones de los estacionamientos es una cuestión de los delegados, les hemos mandado una circular para decirles que no pueden cobrar por ese servicio. Ahora son los delegados los que tienen la obligación de la supervisión sobre los estacionamientos. Esperamos que con estos nuevos delegados esta práctica y esta acción sea vigilada directamente por ellos, porque ya es su facultad.

En lo que se refiere a las estaciones del Metro debo decirle que en la Gustavo A. Madero hubo una fuerte presión por parte de los vecinos para que no se establecieran los paraderos que estaban considerados en la zona ni siquiera de manera provisional. Estos paraderos en su gran mayoría albergan los vehículos que vienen del Estado de México. Sin embargo, hemos estado trabajando con las autoridades del Estado de México para señalarles que una vez abierta la Línea B estas rutas de transporte que vienen del Estado de México tendrán que ser reubicadas y de manera natural, porque el usuario va a preferir subirse lo más pronto posible al Metro para acceder hacia sus centros de trabajo.

En el caso de Villa de Aragón no es responsabilidad de este gobierno la construcción del paradero; el paradero tendrá que ser construido con los recursos del Estado de México; finalmente las rutas en su totalidad pertenecen única y exclusivamente al Estado de México.

En relación a los trenes que usted me está señalando, nosotros hemos estado haciendo las gestiones para que se autoricen los recursos que se requieren para la rehabilitación de los trenes, estamos hablando de mil cuatrocientos millones de pesos, a gastar en cuatro años, el Metro tendrá

que erogar en este año 300 millones, hasta 300 millones para iniciar este programa, 100 el que sigue y 300 en los siguientes, hasta acompletar esta cantidad.

Sin embargo, debo decirle que se está revisando lo que se refiere a las cuestiones de la multianulidad, porque como los proyectos no son para terminarse en un año, sino que son para cuatro años, sí se requiere tener muy claro los ingresos que se pueden tener en los próximos años para tener la garantía de que no dejemos a media la reconstrucción de estas unidades.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al señor diputado Francisco Solís Peón, del Partido Acción Nacional.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** Con su venia, señor Presidente.

En primera instancia, señor Secretario, a lo mejor por lo corto del tiempo no le contestó dos preguntas que le hizo el diputado Jacobo Bonilla. En este sentido, quiero clarificar que el artículo 10 del Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, fracciones XII y XIV son muy claras: no se pueden vender objetos, ninguna mercancía dentro del Metro, y se hace así, y no me refiero a los toreros o a los ambulantes o a quien tiene una manta ahí y lo toleran los vigilantes, no, me refiero también a las pizzas Domino's y algunas otras sabrosas concesiones que ha hecho.

Pero además, parece que para tener un servicio integral, además de tener un pizza, ya también hay prostitución. En el Metro Hidalgo, en el Metro Chabacano hay prostitución y esto es un logro de este gobierno, antes no existía.

También no le contestó al diputado Bonilla, y esto es una cuestión puramente matemática, que las cifras publicadas el 16 de octubre pasado por el periódico Reforma, y que se le atribuyen a usted esas declaraciones, simplemente no calzan. Con los números de su informe, hay 690 títulos de concesión a taxis que andan volando. ¿Dónde están?

También, sobre el mismo tema de las concesiones de taxis, en la página 51 de su informe y bajo el curiosísimo rubro de cumplimiento de los compromisos contraídos con el Departamento del Distrito Federal, así dice textualmente, usted señala que se entregaron 1,400 títulos de concesión, cuando existe un marco jurídico para eso.

Le recuerdo, señor Secretario, que el señor Peña Garavito por estos mismos acuerdos políticos le fincaron responsabilidad penal por uso indebido de atribuciones, fue uno de sus cinco cargos.

Finalmente, pareciese, señor Secretario, que los únicos que tienen derecho a que se les asigne directamente las licitaciones son los de Ruta 100.

Existe, según su informe, un enorme grado de abandono en las licitaciones públicas sobre este respecto. Cuando se hace la asignación directa a grupos corporativos como Ruta 100, no hay problema; sin embargo, de 26 concursos, 26 se declararon desiertos en 1999, y en el año 2000 únicamente se asignaron. Como que está un poco raro, ¿No?

Por sus respuestas, de antemano muchísimas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tiene el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, el señor Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado Francisco Solís: Quiero señalarle que cuando se refiere usted a éstas, aunque difiero de que sean ricas, concesiones que se han otorgado para poner alimentos chatarra globalizados, los espacios en donde sí están autorizados están perfectamente definidos. Lo que ha sido muy cuestionado y que nosotros hemos sido muy claros inclusive con las propias declaraciones del Director del Metro, es que de ninguna manera estamos de acuerdo que existan vendedores ambulantes, vagoneros, toreros o de cualquier tipo, porque el transporte público fue diseñado única y exclusivamente para eso, no es un comercio, para eso existen demasiados lugares para ejercer esta actividad, y no solamente en este momento, sino de siempre; ni en las estaciones, ni a la central de estaciones, ni en los vagones.

Por ningún motivo nosotros aceptaremos poner en riesgo al pasajero. Eso que quede claro, es una posición de gobierno, es una posición de la Secretaría. Creemos que cometeríamos una torpeza si admitiéramos y regularizáramos una situación de esta naturaleza. Nuestro trabajo es transportar personas de la manera más segura y así lo vamos a mantener, por tanto no habrá, de ninguna manera, concesión alguna en esta materia.

Por lo que se refiere usted al otro asunto, de las cifras que hemos presentado para el programa de las 18 mil concesiones, debo decirle que está perfectamente documentado, el documento que yo entrego a esta Asamblea tiene las cifras reales finales, no trato de competir con las que pudiera tener el Reforma, sin embargo, mi obligación es tener las cifras actualizadas y son las mismas que yo le entregué.

Y hay posibilidad, si usted revisa esta información, porque para poder llegar a esta situación armamos un comité. No es una decisión de este director el otorgamiento de las placas, porque debo decirle a usted que cuando fui yo

director inicié con este programa; pero cuando trasladamos esta situación al instituto del Taxi, esta facultad se pasó al Instituto del Taxi, y hay un decreto que señala perfectamente bien que para efectos de este programa la Jefa de Gobierno instruye al Director General del Instituto del Taxi para que sea el que entregue las concesiones, o sea, está perfectamente definido quién es la autoridad responsable para entregar estas concesiones. Pero no las entrega porque él quiere, está formado un comité, desde el inicio del programa, que revisa y califica uno por uno de los expedientes para que contengan los elementos necesarios para otorgar la concesión. Tan es así, que de las 23,900 personas que se inscribieron al programa, solamente se logró concretar alrededor de 15,000 expedientes, y hemos entregado los título concesión a las personas no solamente por el hecho de que se hayan inscrito en el programa en los términos en los que estaba señalado, sino que además es tan claro en ese sentido, que tenemos la fotografía de origen, la firma de origen y la solicitud para el mismo, y no entregamos placas en las manos de las personas, lo hemos hecho en actos públicos con la presencia de la unidad para tener la certeza de que a quien le otorgamos el vehículo, a quien le otorgamos la concesión cumple con la norma, además de estar obligado al término de recibir esto, en una prerrevisita, verificar que esté el carro y en una revista segunda que cumple con la normatividad que acredita que se puedan entregar estas placas.

También fui muy claro en señalar que no vamos a dejar pendientes en lo que esto se refiere; vamos a dejar las cifras claras de hasta dónde entregamos las 18 mil concesiones; si hay un sobrante lo van a saber y lo vamos a publicar, ya dijimos que existe un sobrante, no se va a utilizar ese sobrante para otra cosa.

El programa de las 18 mil concesiones se cierra; los que no cumplieron con los requisitos, se quedan fuera del programa; posibilidad de inscribirse para completar las 3 mil restantes, no las hay. Simplemente quiero decirle que no nos iremos dejando un pendiente a la próxima administración; si ésta juzga conveniente a abrir otro programa de esta naturaleza, está bajo sus responsabilidad.

**EL C. PRESIDENTE.-** Señor diputado Solís, le pregunto si desea hacer uso de su derecho de réplica.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** Por favor, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** No me dijo nada acerca de la prostitución. Yo sé que a veces se ofrece, señor

Secretario, pero no creo que sea el lugar optimo el Metro Hidalgo o el Metro Chabacano para ofrecer este tipo de servicios.

También, según sus cifras, olvidémonos del Reforma, esto es aritmético, no calza, hay 596 concesiones volando, podemos hacer el estudio con una calculadora y hay 596 concesiones que están desaparecidas.

Señor Secretario, quisiera yo decirle que en su informe se señalan, se hace hincapié en los paraderos, el esfuerzo que se ha hecho por sanearlos, aquí están las fotos de los paraderos en Chapultepec, en Pantitlán, en Indios Verdes, esto fue ayer y son un muladar, se lo digo en serio, se las obsequio con mucho gusto.

Quiero decirle también que fracasa aquel que intenta algo. Fracasó "El Chale" Martínez Almaraz, no pudo con el paquete; fracasó también el dilecto señor Joel Ortega, usted en su informe se desprende que no fracasó, porque usted no estaba en su puesto, no se intentó mayor cosa, y le deseo fervientemente, señor Secretario, que usted no vaya a terminar en aquel hotel donde terminó Peña Garavito al Oriente de la ciudad, dicen que es un hotel muy caro, pero que tiene muy buena seguridad.

Muchísimas gracias, y si no quiere, no me conteste.

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario si desea hacer uso de su derecho de contrarreplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, por favor señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** En tal virtud, se le concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Diputado, mire con relación al asunto de la prostitución, es un giro al que no se dedica la Secretaría; si la gente ejerce la prostitución es una cosa que es completamente ajena a nosotros; nosotros transportamos personas.

En lo que se refiere a los supuestos fracasos de los que está usted hablando, espero no incluirlo a usted en eso de fracasar como diputado, porque me parece también un poco grosera la forma en que lo plantea, debo decirle que el trabajo que realizamos, lo realizamos con conciencia, con dedicación, con trabajo, con empeño y con honestidad, así que ese club al que usted me está invitando, espero que también a usted en un momento no le vaya a suceder que tenga que ir a visitarlo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Horacio Martínez Meza, del Partido de la Revolución Democrática.

**EL C. DIPUTADO HORACIO MARTÍNEZ MEZA (Desde su curul).-** Maestro Francisco José Díaz Casillas, Secretario de Transporte y Vialidad.

La línea A del Metro de la Ciudad de México es un importante medio de transporte al oriente de la ciudad que ayuda a los sectores más desprotegidos de Iztapalapa, así como a municipios del Estado de México.

Sin embargo, a diferencia de los demás transbordos del Metro, al transbordar de Pantitlán a la línea A, los pasajeros tienen que depositar otro boleto del Metro. La pregunta va encaminada a por qué esta diferenciación en el transbordo de la Línea A con las otras Líneas del Metro.

Igual, en cuanto a las rutas de peseros, sobre todo que se encuentran al oriente de la ciudad y que son del Estado de México y que brindan servicio a colonias populares de la Sierra de Santa Catarina, como Ampliación Emiliano Zapata, Campestre Potrero, Huitzico, en donde estas rutas del Estado de México le dan servicio y cobran la misma tarifa, como si estuvieran dando servicio en el Estado de México. La pregunta sería: ¿Por qué este tipo de tarifa? También preguntarle si hay un convenio firmado con las autoridades del Estado de México, con la finalidad de que se instalen paraderos de las rutas de peseros en colonias como Juan Escutia, Pueblo de San Lorenzo Xicoténcatl, Santa Martha Acatitla Norte.

Finalmente, en su informe se menciona que se firmó un convenio entre el Gobierno del Estado de México y el Distrito Federal, con el propósito de mejorar el nivel de servicio de la zona poniente y disminuir los problemas de intercomunicación vial entre ambas entidades. La pregunta sería saber si usted considera que las medidas adoptadas han sido suficientes para alcanzar dicho objetivo.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor diputado.

Se le concede el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al señor Secretario de Transporte y Vialidad.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Señor diputado, si usted me lo permite, sí hay una diferencia en lo que se refiere al Metro Férreo, en el costo es una cuestión que se ha manejado durante muchísimos años, es el único sistema que se conecta bajo ese mismo aspecto, pero sucede exactamente lo mismo cuando se sube usted en el de Taxqueña, aunque uno lo opera el Metro, el otro lo opera Transportes Eléctricos y sí hay una diferencia en cuanto al cobro; porque ahí tenemos que diferenciar los costos de operación característicos propios de los tipos de los trenes que tenemos en el lugar. Se han hecho algunos estudios para ver la conveniencia en un momento dado de retirar, al menos en lo que se refiere a esta línea el costo y que el paso sea directo; sin embargo, por el momento no es

conveniente tomar una decisión de esta naturaleza, porque tendríamos que tener perfectamente claro la capacidad de subsidio que pudiéramos recibir para poder enlazar estos dos servicios en esa tónica.

En el caso de la tarifa que se tiene entre las dos entidades es una de las cosas que más hemos discutido y esto fundamentalmente, porque cada una de las autoridades tiene libertad en la definición de la propia tarifa. Sí hemos tenido ya pláticas muy importantes en este sentido, porque las tarifas que tiene la ciudad con respecto a las que tiene el Estado de México genera una serie de competencias poco convenientes. Creemos y estamos seguros que si mantenemos esa línea de comunicación a través de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, en un futuro cercano estableceremos no solamente una tarifa similar entre ambas entidades, sino que también podremos hacerla extensiva al caso de los taxis porque, como usted sabe, al llegar a la frontera se cambia el banderazo y tiene otro costo.

Esperamos poder resolver esta situación; al menos dejaremos los planteamientos básicos en esta materia. Lo que yo he podido hablar con el Secretario de Transporte del Estado de México hay una enorme disposición en este sentido, por las afectaciones que implica para una u otros servicios y que en realidad aquí los afectados son los usuarios porque a veces les confunde el cambio de tarifa y en un momento dado pueden ser sorprendidos por una u otra compañía de transporte.

En lo que se refiere a los convenios que se tienen con los paraderos. En ese sentido, solamente son las autorizaciones que a través de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad se han dado entre las rutas de penetración del Estado de México hacia el Distrito Federal y del Distrito Federal hacia el Estado de México; estos están perfectamente regulados y establecidos. Sin embargo, nos queda claro que existe también pirataje en este tipo de servicios y en ocasiones nos invaden, nos invaden las colonias; pero a veces no nos enteramos de esta situación, por una simple y sencilla razón, hay cierto interés por parte de la población de que le den cierto servicio y ante la carencia de servicios en estos espacios, puede pasar un tiempo en que nosotros nos demos cuenta de que esto está sucediendo.

Creemos nosotros que si aplicamos el programa de desplazamiento de rutas sobre aquellos espacios que están compitiendo con el Metro y que le están quitando el pasaje al Metro, no pensamos quitar toda la ruta sino una parte de esa ruta y trasladarlo a estos espacios en donde se requieren estos servicios, seguramente tendremos mayores elementos de control sobre estos espacios y evitaremos que las colonias sean invadidas por unidades que no tienen autorización para prestar estos servicios.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Le pregunta al señor diputado Horacio Martínez, si desea hacer uso de su derecho de replica.

**EL C. DIPUTADO HORACIO MARTÍNEZ MEZA (Desde su curul).-** Sí, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra hasta por 1 minuto.

**EL C. DIPUTADO HORACIO MARTÍNEZ MEZA (Desde su curul).-** Solicitaría que si nos podría hacer llegar este estudio financiero que imposibilita, como usted dice que por el momento, de que no se quite de la Línea "A" en el transbordo el doble pasaje.

También quiero reiterar que en el caso de estas líneas de peseros que dan servicio en la parte poniente de la Sierra de Santa Catarina, es el Distrito Federal y yo no veo por qué estas líneas de peseros aumenten el precio, cuando están propiamente dando servicio en el Distrito Federal.

Finalmente, le preguntaría si las políticas implementadas por la Secretaría a su cargo, ¿Cree usted que tendrán continuidad en la próxima administración?

**EL C. PRESIDENTE.-** Le pregunto al señor Secretario, si dese hacer uso de su derecho de contrarréplica.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Sí, por supuesto.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se le concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** La información relativa a lo que me solicita, la prepararemos y con mucho gusto se la haremos llegar, para que tenga los elementos necesarios para normar su criterio en esta materia.

En cuanto a los servicios, debo de señalarle que si usted viene del Estado de México hacia el Distrito Federal en un vehículo del Estado de México, la tarifa que le están cobrando, es la del origen en la que usted parte; cuando es la inversa es si va del Distrito Federal al Estado de México, la tarifa debe de ser aplicada en los términos del lugar de donde usted parte hacia lugar de su destino.

Nos ha pasado, y sí es cierto, y tenemos denuncias ciudadanas en ese sentido, la alteración o en ocasiones que al llegar al otro lado, les quieren cobrar la cuota adicional. Nosotros constantemente estamos notificando al Estado de México las rutas que nos están perjudicando en este sentido, para que cobren la tarifa autorizada; si vienen de allá para acá en los términos en los que está señalado, si es de aquí para allá en los términos en que nosotros lo tenemos señalada, para evitar este problema. Pero no dudamos de que a río revuelto, algunas personas abusen de esta situación.

En lo que se refiere a las bases de servicio, si estas bases de servicio que usted me está señalando, si nos diera los datos más puntuales, haríamos una revisión minuciosa de qué ruta está ofreciendo este servicio, si tiene la autorización para prestar el servicio y si está alterando la tarifa, estamos en la misma posibilidad de aplicarle toda la normatividad al Distrito Federal, porque lo que está violando es la normatividad que rige en el Distrito Federal y tenemos que aplicarla con todo rigor en lo que corresponda en este sentido.

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

Señor Secretario; señoras y señores diputados:

Para cualquier ciudad del mundo, pero especialmente para una de las dimensiones que tiene la gran metrópolis de México, el transporte y la vialidad representan una especie de sistema circulatorio; de su buen funcionamiento depende en buena medida la salud integral de la ciudad, por el contrario, sus insuficiencias, estenosis, nudos y coágulos producen embolias, infartos, colapsos y contaminación general.

Esta Segunda Legislatura de la Asamblea y en particular las comisiones afines a la materia, en uso de sus facultades y atribuciones estarán seguramente vigilantes del buen desempeño de la Secretaría a su digno cargo, y a la vez propondrá las soluciones que tienen que ver con presupuesto suficiente y normatividad adecuada.

A todos nos conviene contar con un sistema circulatorio sano y eficaz en la ciudad, y a todos nos compromete la búsqueda de las mejores soluciones.

En ese sentido, señor Secretario, la colaboración de esta Asamblea Legislativa en su Segunda Legislatura, con el órgano ejecutivo de gobierno, es primordial para darle un nuevo impulso a la viabilidad de la gran metrópolis. Esperamos también reciprocidad de parte de la Secretaría a su cargo.

Nuevamente gracias, señor Secretario.

**EL C. MAESTRO FRANCISCO JOSÉ DÍAZ CASILLAS.-** Muy amables. Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se solicita a la comisión de cortesía designada se sirva acompañar al ciudadano maestro Francisco José Díaz Casillas, Secretario de Transporte y Vialidad del gobierno del Distrito Federal, a su salida del recinto, cuando así desee hacerlo.

**(La comisión cumple su cometido)**

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** Señor Presidente.

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

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** Mire, para efectos de hacerle llegar al señor Secretario las fotos que le prometí, y dejar constancia en una carpeta, con copia de estas mismas fotos, para la Mesa Directiva de esta Asamblea.

**EL C. PRESIDENTE.-** Proceda señor secretario. Hágalo llegar a través de una edecán.

Muchas gracias.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO FERNANDO SOLÍS PEÓN (Desde su curul).-** Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se solicita a todos los presentes permanecer en sus lugares para continuar con los trabajos de esta sesión.

Esta presidencia informa que ha recibido un comunicado de la Comisión de Seguridad Pública de esta Asamblea, en relación a la comparecencia del Director de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, así como el dictamen de punto de acuerdo relativo a la creación de una Subcomisión de Investigación de la Policía Auxiliar. Proceda la Secretaría a dar lectura al comunicado de referencia.

**EL C. SECRETARIO.-** *Comisión de Seguridad Pública. México, Distrito Federal, a 19 de octubre de 2000. Diputado Salvador Abascal Carranza, Presidente de la Mesa Directiva de la honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Presente.*

*Por este conducto, hago de su conocimiento que en sesión celebrada el día de hoy, los integrantes de esta comisión acordaron por unanimidad citar a una reunión de trabajo al licenciado Ramón Sosamontes Herreramoro, Director General de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, para que informe la situación en que se encuentra la corporación a su cargo.*

*La reunión de trabajo habrá de efectuarse el 25 de octubre del 2000, a las 11:00 horas, en el salón verde "Heberto Castillo" de este recinto legislativo, de conformidad con el punto de acuerdo y formato que se anexan.*

*Lo anterior a fin de que se sirva transmitirlo a la Jefa de Gobierno del Distrito Federal, en términos de lo dispuesto por el artículo 10, fracción XX, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, y artículo 24 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.*

*Agradeciendo de antemano las atenciones que se sirva prestar al presente, le reiteramos nuestra distinguida consideración.*

*Atentamente, diputado Hiram Escudero Alvarez, Presidente; diputado Juan José Castillo Mota, Vicepresidente; diputada Dione Anguiano Flores, Secretario.*

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor Secretario. De enterado y hágase del conocimiento de las autoridades correspondientes.

A continuación se procederá a la discusión y en su caso a la aprobación del dictamen que presenta la Comisión de Seguridad Pública con proyecto de punto de acuerdo.

Esta presidencia informa que ha recibido un oficio de la Comisión de Seguridad Pública solicitando se le dispense el trámite a que se refiere el artículo 38, fracción VI, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Sírvase la secretaría dar lectura a la solicitud de referencia.

**EL C. SECRETARIO.-** 19 de octubre del 2000. Diputado Salvador Abascal, Presidente de la Mesa Directiva.

*Por este conducto le solicito a usted se dispense el trámite a que se refiere el artículo 38, fracción VI, de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, y se proceda de inmediato a la discusión del dictamen a la propuesta de punto de acuerdo, para constituir una Comisión Investigadora de la Policía Auxiliar.*

*Sin más por el momento, le envío un cordial salud. Atentamente, diputado Hiram Escudero Alvarez, Presidente de la Comisión de Seguridad Pública.*

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia, proceda la secretaría a preguntar al pleno de la Asamblea, en votación económica, si se dispensa el dictamen de la Comisión de Seguridad Pública, el trámite a que se refiere el artículo 38 fracción VI de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

**EL C. SECRETARIO.-** Por instrucciones de la presidencia y en votación económica se pregunta al pleno si se dispensa el trámite a que se refiere el artículo 38 fracción VI de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, al dictamen de referencia.

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

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

Se dispensa el trámite señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor secretario.

En virtud de que ha sido distribuido el dictamen de referencia, consulte la secretaría en votación económica a los ciudadanos y ciudadanas diputadas si es de dispensarse la lectura del mismo y se somete a discusión de inmediato.

**EL C. SECRETARIO.-** Por instrucciones de la presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si se dispensa la lectura y se somete a discusión de inmediato.

Los que estén por que se dispense la lectura, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

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

Dispensada la lectura señor Presidente.

### COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA

#### HONORABLE ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL

PRESENTE

*A la comisión de seguridad pública de esta H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura, fue remitida para su estudio dictamen la propuesta de punto de acuerdo para constituir una Comisión Investigadora de la policía Auxiliar, la cual fue presentada por la diputada Anguiano Flores, Integrante del grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.*

*Esta comisión, con las facultades que le confieren los artículos 122, Apartado C, Base primera, fracción V, inciso A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 42 fracción I del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, 10 fracción XXV, XXVI y XXIX, 46, 48 y 50 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 18, 22, 24 del reglamento para Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, se abocó al estudio y elaboración del Dictamen de la citada propuesta, bajo los siguientes:*

#### ANTECEDENTES

*1. En sesión del pleno de esta H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura, celebrada el 5 de Octubre del 2000, la diputada Dione Anguiano Flores, presentó la propuesta de Punto de Acuerdo para constituir una Comisión Investigadora de policía Auxiliar.*

*2. Por acuerdo de la Mesa Directiva, de esta honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura, mediante escrito del 6 de Octubre del 2000, se remitió a esta comisión para su análisis y dictamen correspondiente, la propuesta de punto de acuerdo.*

3. En tal virtud, la comisión que suscribe convoco a sus integrantes el día 19 de Octubre del 2000, a efecto de analizar la propuesta de Punto de Acuerdo, documento que fue ampliamente discutido en el seno de la misma, aprobándose el presente dictamen que se somete a consideración de esta honorable Asamblea Legislativa bajo los siguientes:

### CONSIDERANDO

1. Que la seguridad pública es uno de los problemas mas graves de los habitantes del Distrito Federal y una tarea gubernamental que exige la elaboración de ordenamientos claros y precisos, así como la existencia de las instituciones fuertes y consolidadas para enfrentar a la delincuencia y los efectos negativos que esta producen en el nivel y calidad de vida de las familias capitalinas.

2. Que han sido del conocimiento publico una serie de conflictos al interior de la policía auxiliar, lo que ha favorecido el desprestigio y descrédito de dicha institución.

3. Que es necesario encontrar alternativas acordes con el marco jurídico en la solución de los problemas de la naturaleza jurídica, definición de atribuciones y regularización de controles sobre la policía auxiliar.

4. Que existe denuncia por un presunto fraude, cuyo monto es superior a los mil millones de pesos, en contra de veintiséis excomandantes de la policía auxiliar, así como la existencia de prácticas contrarias al interés público y el manejo de la institución como una empresa privada.

5. Que no obstante que la materia legislativa relativa a la seguridad publica, todavía no es competencia de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, atribución que continúa en el ámbito del Congreso de la Unión; la supervisión y seguimiento de las actividades de la Secretaria de Seguridad Publica, es atribución del Órgano Legislativo Local, a tal grado, que el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en el artículo 42, fracción XVII, otorga a la Asamblea Legislativa la facultad de recibir, durante el segundo periodo de sesiones ordinarias y con presencia ante su pleno, los informes por escrito de resultados anuales de las acciones del servidor publico que tenga a su cargo el mando directo de la fuerza publica en el Distrito Federal.

6. Que la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal en su artículo 48 establece, como una de las comisiones ordinarias a la Comisión de Seguridad Publica y, que el artículo 50 del citado ordenamiento legal prevé que la competencia de las comisiones ordinarias es la que deriva de su denominación, es decir, la materia de seguridad publica, con excepción de la función legislativa.

7. Que es atribución de los diputados supervisar a la Administración Publica, para lo cual, podrán citar a servidores públicos de la Administración Publica del Distrito Federal.

8. Que esta comisión de Seguridad Publica tiene las atribuciones legales para realizar una investigación sobre el funcionamiento de la policía Auxiliar, así como para proponer alternativas en la solución de conflictos que han sido de la opinión publica.

9. Que para un desempeño ágil y eficaz en el análisis de la naturaleza jurídica y operativa de la policía Auxiliar, así como para la realización de las reuniones necesarias con los actores involucrados en el conflicto y la propuesta de medidas alternativas de solución, se requiere de una subcomisión, integrada por un numero menor de diputados, en comparación a los que integran una comisión ordinaria.

10. Que los habitantes del Distrito Federal demandan corporaciones policíacas modernas, eficientes, con capacidad de respuesta, con personal capacitado y profesional al que se le tenga confianza.

Por lo anterior, nos permitimos poner a consideración del Pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura, el siguiente

### PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.-** Se integra una subcomisión de estudio y análisis de la policía Auxiliar, con un diputado de los partidos políticos representados en la Comisión de Seguridad publica.

**SEGUNDO.-** La subcomisión se allegará a traves de entrevistas, platicas y requerimientos de documentación, de la información necesaria para conocer y diagnosticar la situación que guarda la corporación. El trabajo de análisis y estudio de dicha información será coordinado por un presidente de la subcomisión.

**TERCERO.-** La Subcomisión rendirá de sus trabajos a la Comisión de Seguridad Publica, cuando lo estime procedente o en su caso, cuando le sea solicitado por la misma. Asimismo, presentará propuestas legislativas organización institucional que considere convenientes para resolver la situación conflictiva de la policía Auxiliar.

**CUARTO.-** La Subcomisión, en lo no previsto y en lo que no contravenga el presente acuerdo, se regulará en los términos de las disposiciones aplicables a las comisiones de investigación.

**QUINTO.-** *la Subcomisión quedará integrada por los diputados integrantes de los grupos parlamentarios que a continuación se enlistan:*

*Por el grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática la diputada Dione Anguiano Flores, como presidenta de esta Subcomisión.*

*Por el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, el diputado Juan José Castillo Mota, como Integrante de esta Subcomisión.*

*Por el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional el diputado Alejandro Diez Barroso Repizo, como Integrante de esta Subcomisión.*

*Por el grupo parlamentario del Partido Democracia Social el diputado José Luis Buendía Hegewish, como Integrante de esta Subcomisión.*

*Salón de sesiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Segunda Legislatura, a 19 de Octubre del 2000.*

*Firman: Diputado Hiram Escudero Alvarez, Presidente; Diputado Juan José Castillo Mota, Vicepresidente y Diputada Dione Anguiano Flores, Secretaria, y los integrantes: Diputados José Luis Buendía Hegewisch, Alejandro Diez Barroso Repizo, Santiago, Ernesto Herrera Tovar, Jaime Miguel Moreno Garavilla, Emilio Serrano Jiménez y las Diputadas Patricia Garduño Morales y Margarita González Gamio.*

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor secretario.

Está a discusión el dictamen. Se abre el registro de oradores. ¿Oradores en contra?

No habiendo quién haga uso de la palabra, se procederá a recoger la votación económica del dictamen. Se solicita en consecuencia a la secretaría consulte al pleno en votación económica si es de aprobarse el dictamen presentado.

**EL C. SECRETARIO.-** Los que estén por la afirmativa, favor de manifestarlo poniéndose de pie.

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

Se aprueba el dictamen señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** En consecuencia, se da por aprobado el dictamen de la Comisión de Seguridad Pública. Remítase a las autoridades correspondientes para los efectos a que haya lugar.

Para presentar un pronunciamiento sobre el Día de la Raza y Comunidades Autóctonas, harán uso de la palabra los siguientes diputados: Jaqueline Guadalupe Argüelles Guzmán, del Partido Verde Ecologista de México; Alejandro Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática, e Iván Manjarrez, del Partido Acción Nacional.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra a la diputada Jacqueline Guadalupe Argüelles Guzmán, del Partido Verde Ecologista de México.

**LA C. DIPUTADA JACQUELINE GUADALUPE ARGÜELLES GUZMÁN.-** Con su permiso señor Presidente.

Compañeras y compañeros diputados, señoras y señores, distinguidos miembros de la Comisión de Grupos Indígenas que hoy nos visitan:

El pasado 12 de octubre los mexicanos conmemoramos una fecha de suma importancia, el Día de la Raza. Hoy quiero recordar desde esta tribuna que aquel acontecimiento histórico vino a revolucionar la ideología, costumbres y cultura de nuestros primeros pueblos establecidos en Mesoamérica, y quiero recordar también el impacto social que ha tenido en la actualidad aquel suceso tan relevante del 12 de octubre de 1492.

Es a raíz de este momento histórico que surge una sociedad mexicana diferente, una sociedad que ha sufrido grandes transformaciones a lo largo de nuestra historia y que es ahora que podemos decir que una nueva sociedad existe en un nuevo país.

Esta condición requiere de una nueva actitud de gobierno que deberá estar enfocada a un desarrollo integral hacia dentro; este desarrollo integral al que me refiero se logra con la implementación de políticas públicas comprometidas con los pueblos indígenas, los cuales hoy en día permanecen desprotegidos, perseguidos, excluidos y atacados.

Los indígenas claman por una legislación eficiente e incluyente; exigen una real autonomía y un marco legal diferenciado. Este marco legal deberá respetar las diferentes formas de vida indígena, ya sean ideológicas o de orden religioso, político y cultural.

La legislación incluyente para los pueblos indígenas se debe dar en el marco de respeto de las formas de organizaciones de estos pueblos. Es por ello que debe existir un reconocimiento legal a los usos y costumbres que les caracterizan.

La implementación de políticas públicas, tales como la educación, deben respetar las diferentes lenguas arraigadas en cada uno de los pueblos indígenas que existen a lo largo del país. Este desarrollo integral al cual me refiero deberá

también fomentar la cultura productiva local, incentivando las oportunidades de desarrollo para nuestros pueblos.

En esta nueva integración de gobierno los legisladores adquirimos grandes retos sociales; al igual que el nuevo Gobierno Federal debemos comenzar a dar respuestas a estos, nuestros pueblos indígenas que exigen una mayor autonomía y una eficaz legislación para con ellos.

El gobierno mexicano tiene una deuda social con los indígenas; han sido muchos años de promesas canceladas en materia de desarrollo social. Es justo y hoy estamos a tiempo de trabajar en beneficio de nuestros pueblos indígenas.

Compañeros y hermanos indígenas, su lucha es nuestra.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputada Argüelles Guzmán.

Se concede el uso de la palabra al señor diputado Alejandro Sánchez Camacho, del Partido de la Revolución Democrática.

**EL C. DIPUTADO ALEJANDRO SÁNCHEZ CAMACHO.-** Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros diputados de esta Segunda Asamblea Legislativa: un saludo también a los visitantes de representaciones indígenas que nos acompañan.

El grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática saluda la Cumbre Indígena de América, que se va a celebrar en San Juan Teotihuacán, Estado de México, los días 25 al 28 de octubre; en ella se darán cita representantes indígenas de todo el Continente Americano.

La Ciudad de México es una entidad que tiene una composición indígena, que la mayoría de las veces pasa desapercibida. Sin embargo, desde épocas prehispánicas en el Valle de México se encuentran asentados pueblos originarios que mantienen, aún hoy, rasgos culturales indígenas. Estos habitantes principalmente habitan en las delegaciones de Xochimilco, Milpa Alta, Tláhuac y Cuajimalpa, en la composición actual del Distrito Federal. Además de ellos, nuestra capital ha sido lugar de residencia de migrantes indígenas que llegan desde diversos confines de la República en busca de mejores condiciones de vida, de educación, salud o aspectos laborales. Las delegaciones en que se concentran fundamentalmente estos grupos migrantes son las delegaciones Gustavo A. Madero e Iztapalapa.

Una forma de identificar la pertenencia a un pueblo indígena es a través del lenguaje. Basándonos en esta característica

y también sobre el conteo de población y vivienda de 1995, del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, en este Distrito Federal conviven con la población urbana aproximadamente 100,890 hablantes de lengua indígena. Asimismo, según la misma fuente, en la entidad se registraron 68 lenguas indígenas, entre las cuales destaca el náhuatl, hablada por 28 mil 309 personas, es decir el 28.1% del total de hablantes en el Distrito Federal; otras lenguas sobresalientes son el otomí y el mixteco, que en conjunto reúnen 28.3% de los hablantes.

Esta pluralidad le ha dado al Distrito Federal la oportunidad de enriquecerse por contar con la presencia de al menos 30 pueblos indígenas, 30 culturas de las 62 con que cuenta el país, esto sin menospreciar el importante número de ciudadanos de otros países del mundo que han decidido establecerse aquí y compartir la suerte al lado de todos los mexicanos y mexicanas.

Corresponde a la Asamblea Legislativa dar seguimiento a las diferentes expresiones culturales y lingüísticas del Distrito Federal. También, conocer de las exigencias o propuestas de los pueblos originarios que aún existen en la periferia de la capital; pero también de la demanda de los miles y miles de migrantes asentados en esta gran Ciudad de México. Hacerlo es un acto de justicia, es el cumplimiento de una responsabilidad con los pueblos indígenas, los auténticos mexicanos, por defender de aquellos genuinas civilizaciones de antaño.

Impulsaremos, como parte de la Asamblea Legislativa, sin distinción de partido alguno, una nueva relación de la sociedad y el gobierno con los pueblos indios, propugnando por desterrar el racismo, la discriminación, la opresión en que se encuentran estos pueblos. Combatiremos la impunidad de los funcionarios de gobierno en todos los niveles hacia los indígenas. Plantearemos el incremento de intérpretes indígenas, sus condiciones óptimas de trabajo y los respaldaremos para que no sean objeto de un trato ofensivo e intimidatorio por parte de jueces y elementos judiciales. También, encabezaremos cabildos con el Poder Judicial, para superar la desinformación existente sobre la legitimidad de la presencia de intérpretes indígenas en el sistema de la Corte.

Los legisladores de la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática de la Segunda Asamblea Legislativa del Distrito Federal, promoveremos el acceso gratuito y laico de la educación para los capitalinos en todos los niveles académicos, pero en especial para los migrantes de origen indígena, observando el pleno respeto a sus patrones culturales y lingüísticos, a fin de que niños, niñas y jóvenes que integran estas sociedades asentadas en esta ciudad cuenten con garantías para su desarrollo. Para ello, es importante uniformar el sistema intercultural desde el nivel básico a fin de que la población escolar revalore desde la infancia el orgullo de su origen al tenerlo presente desde la educación primaria.

Como parte de los compromisos con los migrantes y pueblos originarios establecidos en el Distrito Federal, daremos seguimiento puntual al cumplimiento de los instrumentos internacionales suscritos por México en materia de pueblos indígenas, entre ellos el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, la Convención Internacional de la Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migrantes y de sus Familias, así como la ratificación de la Convención Interamericana de la Prevención, Castigo y Erradicación de la Violencia en contra de la Mujer.

Hoy en día en nuestro país miles de indígenas se están pronunciando por mejores condiciones de vida, por el cumplimiento del Gobierno Federal por los acuerdos firmados con el Ejército Zapatista de Liberación Nacional desde el 12 de febrero de 1996 en San Andrés Larráinzar, Chiapas. Esta es una deuda pendiente del Estado mexicano con los pueblos indios, y esperamos que la próxima administración federal asuma con responsabilidad política esta tarea que tiene de cara al pueblo mexicano.

Tenemos un enorme reto a fin de que los pueblos indígenas ya no tengan que exclamar nunca más un México sin nosotros.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado Sánchez Camacho.

Para el mismo tema, se concede el uso de la palabra al señor diputado Iván Manjarrez Meneses, del Partido Acción Nacional.

**EL C. DIPUTADO IVÁN REYNALDO MANJARREZ MENESES.-** Con su venia, señor Presidente.

Compañeros diputados: representantes de pueblos y organizaciones indígenas en el Distrito Federal que están integrados como pueblos originarios y como migrantes, reciban del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional la más cordial bienvenida.

Compañeros diputados: hoy es preciso reflexionar sobre algunos aspectos que guardan relación con las comunidades indígenas en nuestro país.

A 508 años del descubrimiento de América, poco o mejor dicho nada, se ha hecho por parte del gobierno para remediar la situación de las comunidades indígenas de nuestro país.

En México no podemos aceptar que existan ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda. Esto es altamente ofensivo y debe terminar.

Los atropellos cometidos por los conquistadores, la reiterada exclusión que han hecho todos los gobiernos, desde la absurda

desamortización de los bienes, de las corporaciones extendidas a las tierras comunales de los indígenas; hecho que provocó una gran cantidad de desheredados hasta la situación que viven en nuestros días, es algo que debe preocuparnos seriamente a todos los actores políticos de la capital.

Basta señalar que la reforma, por ejemplo, proletarizó a las comunidades indígenas; privó de sus tierras a estos compatriotas cuando estas tierras en la ley española los elevaba a la categoría de propietarios, como lo hace constar el maestro de América, don José Vasconcelos, en su maravillosa obra "Breve historia de México."

En contraste y por fortuna a lo largo de nuestra historia han existido personajes valientes y decididos que han tomado en sus manos la defensa de este tan lastimado conjunto de mexicanos.

Baste recordar la intensa defensa que hiciera Fray Francisco de Vitoria, quien defendió férreamente a los indígenas con sus tesis en defensa de sus derechos humanos ante la universidad de la Salamanca.

Es menester señalar que Fray Francisco de Vitoria fue quien primero fundamentó y desarrolló sistemáticamente los derechos humanos de los indígenas, extraordinaria labor que influiría en las avanzadas Leyes de Indias.

En este contexto surgió el gran Fray Bartolomé de las Casas, quien apoyándose en el alto magisterio del Padre Vitoria, defendió a los indígenas atravesando 14 veces el entonces inmenso Océano Atlántico en plena época de la Nueva España.

Basta recordar que por el respeto a la eminente dignidad de la persona humana, no existe ninguna razón que justifique la segregación que sufren esto mexicanos que al igual que cualquiera de nosotros, deberían de gozar del reconocimiento de los mismos derechos y de las mismas oportunidades que cualquier otro mexicano.

Por formar parte de esta nación, producto del mestizaje, debemos dejar a un lado la discusión de un conflicto de identidad. La conquista ya pasó hace siglos y es hoy nuestra obligación el buscar la construcción de un orden justo e incluyente. Es nuestra obligación buscar la inclusión de este sector en la vida social. Es el momento de buscar el respeto a sus plenos derechos, así como dejar a un lado las diferencias y las visiones ideológicas de luchas de clases mal orientadas y las visiones falsas para construir un solo México en donde no se segregue a ningún mexicano, en donde se les respete su identidad, en donde sus costumbres y sus valores, sean plenamente respetados.

Ya es tiempo, señores diputados, de construir un México incluyente por el bien y para el bien de todos. Hoy es tiempo de acción y cambio. Pasemos de las palabras a los hechos y

cumplamos con la parte que a nosotros nos toca como legisladores para atender este reclamo.

Señores diputados:

Creo que con férrea voluntad esto es posible. Aceptamos decididamente este reto. El tiempo de actuar ha llegado. La responsabilidad tan sólo en el Distrito Federal es nuestra. No podemos seguir viendo cómo los pueblos indígenas no son respetados ni sus integrantes ni sus tradiciones ni sus costumbres.

En esta materia, el Presidente electo, Vicente Fox, atenderá a nivel federal el problema. Nosotros hoy y aquí tenemos que tomar el compromiso y atenderlo; es nuestra obligación y es parte de nuestra conciencia.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado Iván Manjarrez.

Para presentar una propuesta de punto de acuerdo sobre la sustentabilidad en el trabajo administrativo de la Asamblea, se le concede el uso de la palabra al diputado Arnold Ricalde de Jager, del Partido Verde Ecologista de México.

**EL C. DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER.-** Con su permiso, señor Presidente.

**PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO SOBRE LA SUSTENTABILIDAD EN EL TRABAJO ADMINISTRATIVO DE LA ASAMBLEA.**

**Asamblea Legislativa:**

Los suscritos, diputados de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, integrantes del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado C, Base Primera fracción V, inciso j) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, también el artículo 42, fracción XIV y 46 fracción I del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, el artículo 84 y 85 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, así como sus Artículos 18, 20, 66, 67, 68 114 y 115 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, sometemos a la consideración de esta honorable Asamblea el siguiente punto de acuerdo para crear un departamento ambiental que se encargue de instrumentar un programa de mejoramiento ambiental en esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

En nuestro compromiso por avanzar día a día en esta importante aunque complicada labor de conservación y restauración de nuestro ambiente, el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México presenta una

*propuesta encaminada a hacer más eficientes las actividades que se realizan en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Esta eficiencia se puede lograr a través de un programa de administración sustentable; éste se basa en la idea de enverdecer las actividades cotidianas mediante el uso eficiente de los recursos y desechos que utiliza la Asamblea en sus actividades diarias.*

*Es importante recordar que mediante un sistema de administración sustentable se reducen costos y se obtienen ahorros en un mediano plazo. La Asamblea Legislativa ahorraría más del 30% en el uso de recursos materiales, energía, agua y generación de desechos, además por supuesto disminuir los costos, se contribuiría a una mejora ambiental.*

*A través de la adopción de prácticas ecoeficientes la Asamblea Legislativa se pondría a la vanguardia en este tipo de sistemas que recientemente se han aplicado en países como Canadá, países bajos, Japón y la República Helvética de Suiza.*

*La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, recomienda a todos sus miembros llevar a cabo acciones encaminadas a un sistema de manejo ambiental adecuado en todas las oficinas de gobierno. También las Naciones Unidas a través de la Agenda 21, estipula que los gobiernos al representar el sector más amplio de la población económicamente activa, tiene la mayor responsabilidad de hacer uso responsable de sus recursos.*

*A través de este programa sería un ejemplo a la ciudadanía, además de acercarnos sensiblemente en la práctica a actividades encaminadas a la preservación de lo que es de todos.*

*El programa de mejoramiento ambiental se llevaría a cabo en tres fases, con la coordinación de las instancias administrativas conducentes de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Para esto proponemos la creación de un departamento administrativo ambiental pequeño, que regule, asesore, imparta cursos y realice todas las acciones necesarias para el cumplimiento efectivo de este programa; este departamento dependería de la Dirección General de la Administración de esta Asamblea.*

*Lo anterior, se instrumentaría a través de las siguientes acciones para un sistema de manejo ambiental adecuado:*

*1.- Manejo de desechos sólidos. La mayoría de los desechos sólidos que se generan por la dinámica de los trabajos legislativos no se reutilizan. La cantidad de papel, plástico y material diverso que se utiliza podría ser reducido, reutilizado y reciclado. La basura que se genera en las oficinas dependientes de la Asamblea se pueden separar y licitar a compañías de reciclaje, las cuales compran esta basura.*

Por tanto, el Partido Verde Ecoligista de México, propone las siguientes medidas:

A. Separación de la basura a través de la instalación en todas las oficinas de la Asamblea de botes diferenciado.

B. Instalación de un centro de acopio.- Es un espacio donde se llevan los desperdicios separados para posteriormente determinar su destino final, como por ejemplo: a). Basura orgánica. La basura orgánica generada por los servicios alimenticios, se puede juntar y depositar en los jardines en forma de composta.

2.- Reutilización del papel.- El papel puede ser utilizado por ambas caras al igual que otros materiales pueden ser reutilizados. Por ejemplo, varios desechos se pueden comercializar a través de empresas.

3.- Compras de menor impacto ambiental.- En México y en el resto del mundo se está tratando de incentivar el consumo responsable de productos ambientalmente amigables. Estos productos tienen un menor impacto ambiental, ya que en su producción, consumo y desecho toman en cuenta al ambiente; estos productos se pueden diferenciar a través de las normas de calidad nacional, ambiental internacional. Una lista de estos productos será proporcionada al Departamento Administrativo Ambiental. A través de las compras de menor impacto ambiental se incentiva a los productores a generar productos ostentables.

4.- Eficiencia en el uso del agua.- El agua es un recurso escaso, como todos sabemos que se debe de cuidar en toda la República. La Asamblea debe ser ejemplo en el uso de este vital recurso, por tanto se propone que a través del programa de mejoramiento ambiental se analice el uso del agua en el edificio de esta Asamblea para reducir su consumo a través de los siguientes puntos: Llaves automáticas. Que exista un control automatizado del flujo del agua. Que exista un reciclaje, una reutilización del agua, por ejemplo, el agua que se utiliza en lavabos puede servir para los inodoros, para regar jardines, etcétera; y evidentemente un sistema de verificación de fugas en todos los edificios de esta Asamblea.

5.- Eficiencia en el uso de energía.- El uso adecuado de la energía es un factor clave para un desarrollo sustentable óptimo.

El Partido Verde a través de este hecho propone que a través del Programa de Evaluación se localicen las fuentes de energía de todos los edificios del recinto legislativo para efectuar un cambio coeficiente mediante las siguientes acciones:

A. Un cambio en los sistemas de iluminación donde haga falta a sistemas fluorescentes con menor voltaje y mayor iluminación.

B. Sensores de encendido automático de iluminación nocturna. Mediante estas acciones el Poder Legislativo incentivará al sector empresarial para llevar a cabo una producción ambientalmente amigable.

Por último, también proponemos que la flota vehicular, si es que existe, se revise para evitar la contaminación atmosférica en estos vehículos y por supuesto también incentivar que existan estacionamientos de bicicletas a las afueras de los edificios de la Asamblea, para incentivar su utilización.

Por lo anterior expuesto y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, Apartado c) Base Primera, fracción V, Inciso j) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, así como los artículos 18, 20, 62, 67, 68, 114 y 115 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y las demás disposiciones relativas, someto a la consideración de esta honorable Asamblea lo siguiente:

#### **PUNTO DE ACUERDO**

**Unico.-** Que se cree dentro de esta Honorable Asamblea Legislativa un departamento administrativo ambiental, dependiente de la Dirección General de Administración, que esté encargado de realizar las acciones necesarias a fin de instrumentar el programa de mejoramiento ambiental de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Bueno, ahorita les están repartiendo unas tazas; estas tazas son un ejemplo de lo que queremos hacer; estas tazas, con estas tazas se evitaría el consumo de unicel, por ejemplo como sabemos el unicel es uno de los materiales que tardan más tiempo y es más difícil de reciclar.

Entonces, si nosotros utilizamos estas tazas podríamos ahorrar ese unicel y generaríamos menos basura, por lo cual podríamos dar un ejemplo que nosotros deberíamos hacer como diputados.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Señor diputado Arnold, por favor no se retire, un momento. Usted había solicitado con fundamento en los artículos 114 y 115, solamente que puede ser sólo uno de los dos.

Si es el 115, tendría que ser de urgente y obvia resolución.

**EL C. DIPUTADO ARNOLD RICALDE DE JAGER.-** Es artículo 114, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** 114, muy bien, muchas gracias señor diputado.

En consecuencia, tórnese a la Comisión de Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, con participación del Comité de Administración de esta Asamblea.

Para presentar una propuesta de punto de acuerdo, con el fin de citar a comparecer al Contralor General del Distrito Federal, ante la honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal, se concede el uso de la palabra al diputado Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, del Partido Revolucionario Institucional.

**EL C. DIPUTADO CUAUHTÉMOC GUTIÉRREZ DE LA TORRE.-** Compañeras y compañeros diputados; ciudadano Presidente de la Mesa Directiva:

**PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO, CON EL FIN DE CITAR A COMPARECER AL CONTRALOR GENERAL DEL DISTRITO FEDERAL.**

**CONSIDERANDO**

*Que de acuerdo a los informes de los diputados integrantes de la Comisión Especial para observar el desarrollo de los comicios electorales en el Estado de Tabasco, han manifestado una serie de denuncias en torno a la presunta presencia de funcionarios del Distrito Federal en dicha entidad, así como el uso de bienes y recursos públicos del Gobierno del Distrito Federal, a favor de uno de los candidatos de la contienda.*

2.- *Que de comprobarse la veracidad de los hechos denunciados por los diputados integrantes de dicha comisión, representaría un menoscabo al erario del Distrito Federal, así como una serie de ilícitos de carácter administrativo.*

*Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por la fracción VI del artículo 17 de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, y el artículo 114 del Reglamento para el Gobierno Interior, los suscritos diputados del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en esta Asamblea, proponemos:*

**Primero.-** *Se cite a comparecer ante este pleno al ciudadano Contralor General del Distrito Federal, León Alazraky, a fin de que informe y de contestación a la serie de denuncias que se han presentado en el pleno de esta soberanía.*

**Segundo.-** *De comprobarse los hechos antes mencionados, informe el Contralor las acciones correspondientes que habrá de realizar a fin de sancionar conforme a derecho a quienes resultaran responsables.*

**Tercero.-** *Remítase la presente propuesta para su correspondiente análisis, discusión y dictamen, a la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda.*

*Atentamente, diputado Cuauhtémoc Gutiérrez; diputado Juan José Castillo Mota; diputado Marco Antonio Michel Díaz; diputado Jaime Miguel Moreno Garavilla; diputada Irina del Castillo Negrete; diputado Héctor Gutiérrez de Alba; diputada Alicia Téllez Sánchez; diputado Fernando Espino Arévalo; diputado Edgar Rolando López Nájera; diputado Miguel González Compean, y diputado Humberto Serrano Pérez.*

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias señor diputado.

Tórnese a las Comisiones Unidas de Hacienda, Administración Pública Local y Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ (Desde su curul).-** Una moción señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Sí, señor diputado.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTINEZ (Desde su curul).-** La Contaduría Mayor no es una comisión competente, la comisión de Vigilancia, para conocer de este trámite. Entonces le pedimos a la Presidencia lo turne a la comisión correspondiente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Es la Comisión de Administración Pública Local la que tiene que llamar a comparecer y habían solicitado los diputados firmantes que también se turnara a la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda.

Yo pregunto a algún diputado firmante si está de acuerdo con el turno.

¿Con qué objeto diputado Michel?

**EL C. DIPUTADO MARCO ANTONIO MICHEL DÍAZ (Desde su curul).-** Para aclarar.

Aclarando lo que nos pide señor Presidente, que se turne a ambas comisiones, a la Comisión de Administración Pública y a la Comisión de Vigilancia, para que conozcan del asunto ambas comisiones. Si bien no es una comisión de dictamen, puede conocer de este asunto.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Con qué objeto diputado Ensástiga?

**EL C. DIPUTADO GILBERTO ENSÁSTIGA SANTIAGO (Desde su curul) .-** En el mismo sentido.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Le pasan el micrófono por favor al señor diputado Ensástiga?

**EL C. DIPUTADO GILBERTO ENSÁSTIGA SANTIAGO (Desde su curul) .-** Sí, la propuesta que nos está presentando el diputado Cuauhtémoc, en estricto sentido la petición es de comparecencia; por eso solicitaríamos que la Mesa Directiva turnara a la Comisión de Administración Pública Local, porque esa es la que está revisando todo lo relativo a las comparecencias de los funcionarios públicos.

En el caso de la Contaduría no hay ningún informe que tenga que ser revisado por esa comisión. Aquí se están haciendo algunos señalamientos, pero no se puede, con todo respeto, desde mi punto de vista, no se pueden mandar señalamientos de este tipo para que sean revisados por la Contaduría. Entonces yo solicitaría.

**EL C. PRESIDENTE.-** Ha lugar señor diputado, ha lugar a la aclaración y efectivamente, como es una comparecencia, no es de dictamen; si solamente es solicitud, que se le turne a la Jefa de Gobierno a través de la comisión correspondiente, ella es la que tiene facultades.

Corrige el turno esta presidencia y únicamente a la Comisión de Administración Pública Local.

**EL C. DIPUTADO MARCO ANTONIO MICHEL DÍAZ (Desde su curul) .-** Yo insisto, señor Presidente, con todo respeto, me parece que la decisión que usted había tomado de mandarla a las tres comisiones es la correcta, porque la Comisión de Vigilancia no siendo una comisión de dictamen sí está facultada para conocer de la comparecencia de un funcionario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Yo creo que tiene sentido la solicitud de los diputados del Partido de la Revolución Democrática, toda vez que no hay análisis de tema alguno que tenga que ver con la Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda o de la propia materia hacendaria. De tal forma, como solamente se refiere a la solicitud de comparecencia del funcionario y de acuerdo con el reglamento, esta Presidencia ratifica el trámite y el turno para la Comisión de Administración Pública Local.

Continúe la secretaría con los asuntos del orden del día.

**EL C. SECRETARIO.-** Señor Presidente, esta secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a proceder a dar lectura a la orden del día de la próxima sesión.

### ORDEN DEL DÍA

Sesión ordinaria. 24 de octubre de 2000.

Lista de asistencia.

Lectura del orden del día.

1. Aprobación del acta de la sesión anterior.
2. Comparecencia del Secretario de Desarrollo Económico del Gobierno del Distrito Federal, contador público Francisco Cano Escalante.
3. Comparecencia del Secretario de Turismo del Gobierno del Distrito Federal, ingeniero Agustín Arroyo Legazpi.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la secretaría.

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

**A las 16:30 horas.**

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, señor Secretario. Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día 24 de octubre del presente año, a las 11:00 horas.

### Directorio

**Diario de los Debates  
Asamblea Legislativa del Distrito Federal  
II Legislatura.**

**José Coca González  
Oficial Mayor  
Isabel la Católica No. 33.**

**Dirección General de Proceso Parlamentario  
Donceles y Allende 2o. Piso.**