

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL  
IV LEGISLATURA  
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



IV LEGISLATURA

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS  
PRIMER AÑO DE EJERCICIO

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA DE LA SESIÓN ORDINARIA**  
**CELEBRADA EL DÍA 24 DE OCTUBRE DE 2006**

Presidencia del Diputado Nazario Norberto Sánchez

---

(11:15 horas)

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ.-** Muy Buenos días, diputadas y diputados. Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia a las diputadas y diputados.

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MENDEZ RANGEL.-** Por instrucciones de la Presidencia, se va a proceder a pasar lista de asistencia.

(Pasa lista de asistencia)

Señor Presidente, hay una asistencia de 56 diputados. Hay quórum.

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

Sírvase la Secretaría a dar cuenta al orden del día de esta sesión.

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MÉNDEZ RANGEL.-** Por instrucciones de la Presidencia, se procede a dar lectura al orden del día.

Orden del día. Sesión Ordinaria. 24 de octubre de 2006.

- 1.- Lista de asistencia.
- 2.- Lectura del orden del día.
- 3.- Lectura y en su caso aprobación del acta de la sesión anterior.

Comparecencias

4.- Comparecencia del ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

5.- Comparecencia del ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal.

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor Secretario.

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

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MENDEZ RANGEL.-** Diputado Presidente, esta Secretaría le informa que ha sido distribuida el acta de la sesión anterior a los coordinadores de los grupos parlamentarios, por lo que se solicita su autorización para preguntar a la Asamblea si es de aprobarse.

**EL C. PRESIDENTE.-** Adelante, diputado Secretario.

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MENDEZ RANGEL.-** Está a consideración el acta.

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

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

Aprobada el acta, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor Secretario. Como siguiente punto del orden del día y de conformidad con lo establecido en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno, 10 fracción XX de la Ley Orgánica y 147 del Reglamento para el Gobierno Interior, ambos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el Pleno el 21 de septiembre del año en curso, en la presente sesión se llevará a cabo la comparecencia del ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

Para tal efecto y para acompañar al interior del recinto al ingeniero Luis Ruiz Hernández, se designan en Comisión de Cortesía a los siguientes diputados: la diputada Gloria Cañizo Cuevas, diputado Marco Antonio García Ayala, el diputado Miguel Errasti Arango, el diputado Tomás Pliego Calvo y el diputado Sergio Miguel Cedillo Fernández. Se solicita a la Comisión cumpla su cometido.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

**EL C. PRESIDENTE.-** Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, da la más cordial bienvenida al ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

Asimismo, esta Presidencia agradece la presencia a esta sesión de todas las personas invitadas.

A efecto, para dar cumplimiento a las reglas establecidas para la presente comparecencia por parte de la Comisión de Gobierno y aprobadas por el Pleno, se solicita a la Secretaría dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno mediante el cual se determina el formato para las comparecencias de los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal durante el Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, IV Legislatura. Adelante, señor Secretario.

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MÉNDEZ RANGEL.-** Por instrucciones de la Presidencia, se procede a dar lectura al acuerdo de referencia.

Acuerdo:

Primero.- El Pleno de esta honorable Asamblea Legislativa recibirá las comparecencias de los titulares de las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal con la intención de que informen y detallen las acciones señaladas en el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal sobre el estado que guarda la Administración Pública del Distrito Federal, de conformidad con el calendario y horario que se detalla a continuación:

Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal: martes 24 de octubre, 11:00 horas.

Segundo.- Las comparecencias ante el Pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal se desarrollarán de conformidad con el siguiente formato:

1. Se nombrará una Comisión de Cortesía para ingresar al servidor público al salón de sesiones del recinto legislativo de Donceles y Allende.
2. Lectura del acuerdo de la Comisión de Gobierno mediante el cual se determina el formato para las comparecencias de los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal durante el Primer Periodo Ordinario de Sesiones del Primer Año de Ejercicio.
- 3.- Harán uso de la palabra hasta por 10 minutos un diputado de cada grupo parlamentario a fin de fijar la posición de su respectiva representación parlamentaria en el siguiente orden: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.
- 4.- Informe del servidor público hasta por 30 minutos.
- 5.- Una ronda de preguntas de los diputados previamente designados por cada grupo parlamentario para lo cual el Presidente de la Mesa Directiva otorgará el uso

de la palabra a cada diputado para que desde su curul formule las preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos. Al final de cada una de las intervenciones y desde la Tribuna, el servidor público compareciente hará uso de la palabra para dar respuesta a los cuestionamientos formulados. Finalizada la respuesta, el diputado podrá hacer uso de su derecho de réplica en un tiempo no mayor a 3 minutos. El orden de intervenciones será el siguiente: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

6.- Al final de la última réplica la Presidencia de la Mesa Directiva concederá al servidor público el uso de la Tribuna para que emita su mensaje final, con un tiempo de hasta 10 minutos.

7.- Agradecimiento del Presidente de la Mesa Directiva.

8.- La Comisión de Cortesía acompañará al servidor público a su salida del recinto legislativo.

Tercero.- Los servidores públicos citados a comparecer, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, deberán remitir un informe por escrito con una anticipación de por lo menos 48 horas a la celebración de su comparecencia.

Cuarto.- Durante el desarrollo de la comparecencia sólo harán uso de la palabra los diputados que contempla el presente acuerdo.

Quinto.- Las comparecencias se enlistarán como punto a tratar en el orden del día de la sesión que corresponda, una vez que se haya aprobado el acta de la sesión anterior.

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

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

Dado en el salón de sesiones de la Comisión de Gobierno a los 18 días del mes de octubre de 2006.

Por la Comisión de Gobierno: diputado Víctor Hugo Círiga Vásquez, Presidente; diputado Agustín Guerrero Castillo, Secretario; diputado Ramón Miguel Hernández Labastida, coordinador del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional; diputado Jorge Federico Schiaffino Isunza, coordinador del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Xiuh Guillermo Tenorio Antiga, coordinador del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Leonardo Álvarez Romo, coordinador del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Jorge Carlos Díaz Cuervo, coordinador de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputado Isaías Villa González, integrante; diputado Ricardo Benito Antonio León, integrante; diputado Juan Carlos Beltrán Cordero, integrante; diputado Sergio Ávila Rojas, integrante.

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor Secretario. En términos de lo dispuesto por el punto 3 de la Comisión de Gobierno, harán uso de la palabra para fijar su posición de sus respectivos grupos parlamentarios hasta por 10 minutos, las siguientes diputadas y diputados: Diputado Alejandro Ramírez Rodríguez de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputado Javier Alvarado Villazón, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Marco Antonio García Ayala, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Jacobo Bonilla Cedillo, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional y el diputado Tomás Pliego Calvo, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Alejandro Ramírez Rodríguez de la coalición parlamentaria Socialdemócrata. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRIGUEZ.-** Con su venia, diputado Presidente.

Señor Secretario de Transporte y Vialidad, ingeniero Luis Ruiz Hernández; compañeras y compañeros legisladores; representantes de los medios de comunicación.

En la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, entendemos que el transporte es una necesidad prioritaria para los ciudadanos que habitamos en el Distrito Federal; además sabemos que a través de los años nuestra ciudad ha crecido de manera desproporcionada y que no hemos planeado a conciencia el avance de la marcha urbana y por lo tanto la infraestructura vial y el transporte que se requiere para un correcto funcionamiento del tránsito en la ciudad.

Por ello constituye un gran reto encontrar soluciones para que la gente que vive con el problema de usar un transporte público.

En el caso del servicio del transporte público individual de pasajeros, taxi, tenemos algunas restricciones al respecto de la problemática que existe con el servicio que estos brindan.

**EL C. PRESIDENTE.-** Permítame, diputado. Esta Presidencia con fundamento en el artículo 36 fracción II y XII de la Ley Orgánica, hace un llamado a guardar silencio a los miembros de la Asamblea, a los asesores y al público asistente. Se les pide de la manera más atenta pongan atención al orador.

Muchas gracias. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRIGUEZ.-** - Gracias, diputado Presidente.

La carencia de oportunidades para obtener un empleo, genera que muchas personas utilicen sus vehículos como herramienta de trabajo, ya que la necesidad de obtener recursos para sobrevivir y la falta de apoyo de las autoridades para

autoemplearse en un servicio de transporte dan como resultado la creación de los taxis pirata.

No es noticia reciente la inequidad en la expedición de los permisos y las placas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros. Es obvio que algunos grupos mantienen el control del servicio al margen de la normatividad, ya que es más fácil para ellos ser partícipes del cohecho que sujetarse a la ley.

Por otra parte, al tiempo que se incrementa el parque vehicular de taxis irregulares, crece el índice asaltos, secuestros, violaciones, cometidos en estas unidades dando paso a facilitar las acciones de la delincuencia organizada.

Es por esto que la supervisión en la presentación del servicio de transporte público es importante, porque nos permite verificar, inspeccionar y vigilar el cumplimiento de las normas y reglamentos en esta materia; razón por la cual queremos saber ¿cuál es la efectividad de los operativos?, ya que en su informe sólo podemos obtener cifras.

¿Por qué no sabemos de manera clara lo que sucedió en las 33 mil 208 revisiones que efectuó la Coordinación de Supervisión de Servicios de Transporte?

Usted tiene conocimiento por el cargo que ostenta sobre la procedencia y la formación en la que operan los taxis irregulares, ya que la vigilancia por parte de la Secretaría de Transporte y Vialidad ha sido intensa a este respecto, ¿pero ha servido de algo realmente la evaluación y el análisis del problema? Porque observamos con preocupación que no se ha tomado acciones en consecuencia; por lo tanto debemos emprender acciones para solucionar estos problemas en crecimiento tales como el incremento desmedido de los llamados taxis pirata y la duplicación del número de placas.

Queda claro que una mala planeación da como resultado un sistema de transporte público deficiente. Este es el caso del Metrobús, estaciones de ascenso y descenso de pasajeros insuficientes operan día a día sin ser realmente funcionales; hasta la fecha el Metrobús no ha podido ser la solución al problema del transporte público como se tenía previsto, sino que ha dificultado la actividad

cotidiana de la ciudadanía. ¿Qué rentable resulta el uso del Metrobús tanto para el gobierno como para la población? ¿Es realmente viable?

Por otra parte, la capacidad en cualquier modalidad del transporte público es urgente, dado que los operadores de éste carecen de una cultura vial y de trato con la gente, por lo que consideramos que la Secretaría de Transporte no ha puesto énfasis en la exigencia para la capacitación de los prestadores del servicio de transporte. Díganos, señor Secretario, ¿cuál es el problema? ¿Por qué no se da una capacitación adecuada a los transportistas?

Nos preocupa la renovación del parque vehicular del servicio público que circula por nuestra ciudad, pues el problema no es el cambio de unidades, sino las dificultades que se le presentan al transportista para poder obtener un nuevo vehículo. El fondo del problema radica en que es más viable refrendar mediante una dádiva el permiso circular que obliga al transportista a cambiar de vehículo, a esto se suman un permisionario que se ve obligado a invertir más en corrupción, que en el mantenimiento de su vehículo.

Hasta el momento no tenemos la capacidad de dar un servicio de transporte público eficiente, debido a diversas circunstancias y por tanto cada vez resulta más complejo incorporarse a un programa integral metropolitano de transporte que resuelva los problemas de la zona conurbada. Por esta razón, es vital encontrar los mecanismos legales para regular el libre tránsito del servicio de transporte público en la zona metropolitana, y en el ánimo de obtener soluciones a corto plazo, le solicitamos que nos haga llegar un informe de los avances que ha tenido la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad.

Independientemente de los avances existentes en materia vial respecto a la zona conurbada, es importante destacar que uno de los grandes problemas en las zonas son las condiciones en que se encuentran las vialidades en la metrópoli, ya que los paraderos de las zonas de descarga, sitios de taxis, etcétera, que colindan entre una delegación y un municipio son un foco latente donde se da la delincuencia, donde existe en desorden vial y donde las autoridades ambas se deslindan de las responsabilidades de atender los problemas que se generan.

Aún proliferan grandes problemas de transporte y vialidad, por lo que no podemos decir que se ha concluido satisfactoriamente con la tarea de la Secretaría de Transporte y Vialidad. Los ciudadanos y el gobierno debemos compartir la responsabilidad de combatir de raíz la corrupción si pretendemos eliminar los antiguos vicios.

Nuestra más ardua tarea es mantener la ética y la responsabilidad, recordando siempre que el compromiso del gobierno es precisamente el allanar el camino, no en presentar más obstáculos. Facilitemos que los ciudadanos tengan el acceso suficiente a los beneficios que provee el gobierno.

Es cuanto, señor Presidente. Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Alejandro. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos a la diputada Carmen Peralta Vaqueiro, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. Adelante, diputada.

**LA C. DIPUTADA MARIA DEL CARMEN PERALTA VAQUEIRO.-** Con la venia de la Presidencia.

Estimado ingeniero Luis Ruiz Hernández;

Diputados y diputadas:

Teniendo en cuenta las atribuciones señaladas en el Artículo 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, corresponde a la Secretaría que usted dignamente preside el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, específicamente lo relacionado con la planeación de las obras de transporte, la formulación de los proyectos y la programación correspondiente y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas.

No dejemos de observar que a esa Secretaría le corresponde la atribución de realizar estudios sobre la forma de optimizar el uso del equipo de transporte colectivo del sector y dictar y supervisar el cumplimiento de las normas que conduzcan a su mejor aprovechamiento.

Es preciso recordarle que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es un organismo descentralizado el cual tiene personalidad jurídica y patrimonio propio,

no obstante la Secretaría de Transporte y Vialidad como cabeza de sector tiene las atribuciones entre las que se destaca la ya señalada.

Ahora bien, dentro del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006, en el inciso 4 denominado "acciones concretas", se establece textualmente lo siguiente, cito: después de analizar el diagnóstico es evidente que el Sistema de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México carece de orden, planeación y la reglamentación adecuada, lo cual genera congestionamientos, pérdida de tiempo en el traslado, graves índices de contaminación, sin olvidar el estrés en los usuarios del transporte y las vialidades de esta Ciudad, que traen como consecuencia pérdidas económicas y de rendimiento.

Con base en las políticas y estrategias antes señaladas, el presente programa propone las alternativas de acción para combatir esta situación, mismas que se programan a corto, mediano y largo plazo. A continuación se presenta una descripción breve de cada una de estas acciones.

En el inciso 4.4, sistemas de transporte, reconocieron que una de las principales causas de los conflictos que se tienen en materia de transporte en la Ciudad es la falta de planeación, por lo que en el punto 4.4.2, denominado renovación del transporte público operado por el GDF, señalaron textualmente que los organismos del GDF, particularmente el Sistema de Transporte Colectivo Metro, incorporarán unidades nuevas a su flota en operación con el propósito de reducir las emisiones contaminantes y el consumo de energía.

Establecieron el compromiso de la hoy Secretaría a su cargo en el sentido de que con una inversión de más de 5 millones de pesos el STC Metro adquirirá 45 trenes nuevos que empezarán a prestar servicio a partir del año 2006; incluso en el inciso 4.4.13, mantenimiento y modernización de las instalaciones de los servicios de transporte del GDF, Metro, Tren Ligero y Trolebuses, se comprometieron a que para garantizar el funcionamiento adecuado del material rodante es necesario rehabilitar los trenes, ya que han cubierto el periodo de vida útil y de esta forma incrementar el índice global de calidad del servicio que ofrece el Metro, comprometiéndose en que se realizará un proyecto de rehabilitación a 37 trenes

del Metro que consistirá en la fiabilización de los motores de extracción, frenado, de 11 trenes del Modelo NM73A, la conversión de 26 carros motrices sin cabina a motriz con cabina y la reconstrucción de los 11 trenes NM73A y los 26 trenes NM73B, esto permitiría incrementar la disponibilidad de trenes en las Líneas 4, 5 y 6, de 37 a 50 trenes.

Por otro lado, el Decreto de Presupuesto de Egresos del Distrito Federal para el ejercicio fiscal 2006, establece en su Artículo 7 que al Sistema de Transporte Colectivo Metro se le asignó la cantidad de 8 millones 767 mil 124 pesos, incluso el Artículo 23 norma que los titulares de las dependencias que ejerzan recursos aprobados en este presupuesto y los servidores públicos encargados de la administración de los recursos asignados, serán los responsables del manejo y aplicación de los recursos que les sean autorizados conforme al Decreto señalado, el cumplimiento de los objetivos y metas de los programas contenidos en su presupuesto autorizado; de que se cumplan las disposiciones legales vigentes para el ejercicio del gasto; de que los compromisos sean efectivamente devengados, comprobados y justificados de la guarda y custodia de los documentos que los soportan y de llevar los registros de sus operaciones, conforme a lo dispuesto en este decreto y demás disposiciones, aplicables en la materia.

El informe de avance programático presupuestal, correspondiente al trimestre de enero a junio de 2006, presenta un concentrado de cifras, entre las que destaca el relativo a la clasificación institucional del gasto programable y el rubro relativo a la Secretaría que usted encabeza, señala que en ese periodo el gasto programado fue de 299.2 millones de pesos, el ejercido fue de 287.4 millones de pesos y que existe una variación del 3.9 por ciento. Esta variación se debió a que se aplicó este presupuesto en rubros completamente diferentes a la ampliación de la red del Metro para que se preste un servicio de transporte público para satisfacer las necesidades reales de la ciudadanía.

Efectivamente se cumplió con lo programado desde el 2002 al comprar 45 trenes para renovar el parque. No obstante a la fecha, no se han ampliado las redes de

servicio que proporciona el Metro y es casi nula la inversión en materia de mantenimiento a las redes existentes.

Señor Secretario, es notorio el parcial cumplimiento a sus atribuciones respecto a la planeación de obras que tengan por objeto ampliar el sistema de líneas en el Metro y tampoco existen proyectos nuevos encaminados a ello. Tan es así, que en la sexta y última etapa de construcción de nuevas líneas, comenzó a planearse en el año de 1993 y el 29 de octubre de 1994 dio inicio su construcción en el tramo subterráneo, comprendido entre Buenavista y la Plaza Garibaldi, obra que se concluyó en el año 2000.

Es cuanto. Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputada Carmen. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos al diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.-** Con su venia, señor Presidente.

Ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; señoras y señores diputados:

En ocasión de la glosa del sexto informe del Jefe de Gobierno del Distrito Federal y con la presencia en este recinto legislativo del ingeniero Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del gobierno capitalino, la fracción parlamentaria del Partido Nueva Alianza desea expresar por mi conducto los puntos de vista, reflexiones y cuestionamientos que sobre esa materia hemos recibido de la ciudadanía y que nos vinculan con uno de los temas de mayor interés de quienes vivimos en esta ciudad.

Como técnico por profesión e involucrado en el rubro del transporte urbano de pasajeros, pero sobre todo por mi vínculo directo con uno de los sistemas de transportación masiva de pasajeros que constituye la columna vertebral del Distrito Federal y de la zona conurbada correspondiente al Estado de México, el Sistema

de Transporte Colectivo, llamado Metro, al respecto quiero hacer hincapié en el panorama que hoy presenta este importante medio de transporte.

Durante los primeros 4 años del actual sexenio, la administración del Sistema de Transporte Colectivo, dejó de invertir los recursos destinados al mantenimiento de este organismo y hasta autorizó la transferencia de recursos presupuestados para esos efectos y que fueron destinados a otras obras ajenas a ese servicio, distribuidores viales por ejemplo.

En diciembre del 2002, esta honorable Asamblea Legislativa autorizó una partida presupuestal adicional de 1 mil 110 millones de pesos y 101.1 millones más para aplicarse en el 2003 en más de 60 proyectos de mantenimiento preventivo y correctivo, para los trenes y equipos eléctricos y electromecánicos y llevar a cabo el proyecto ejecutivo de la Línea 12; pero lamentablemente el Gobierno del Distrito Federal se abstuvo de entregar esos recursos al Sistema de Transporte Colectivo, lo que ocasionó que se dejara de dar el mantenimiento oportuno y adecuado que los trenes y las instalaciones fijas requerían, en perjuicio de la calidad y el servicio y la consecuencia caída en la captación de usuarios de más de 1 millón de usuarios diariamente.

Afortunadamente a partir del 2004 se produjo un cambio en la administración del Sistema de Transporte Colectivo, lo que aunado al cambio en la forma de conducir el Gobierno del Distrito Federal en la actual administración se notó en el Metro un mayor empeño y dedicación por recuperar la eficiencia en la operación de ese medio de transporte. Sin embargo, el rezago tecnológico y las condiciones de deterioro en que se le dejó durante esos primeros 4 años requerirá de cuando menos 4 ó 5 años de atención especial, con una fuerte inversión para la adquisición de herramientas y la contratación de trabajos de mantenimiento y rehabilitación en tiempo extraordinario.

No obstante, nos alientan las recientes expresiones del Jefe de Gobierno electo, en el sentido de proponer la aprobación de un presupuesto extraordinario para aplicarlo a programas específicos de mantenimiento. Seguramente en este

importante propósito se habrá de contar con el respaldo absoluto de este Órgano Legislativo.

De concretarse esa propuesta se estaría en condiciones de aplicar un proyecto de mantenimiento y rehabilitación continua para los trenes y equipos técnicos, por lo que desde ahora nos manifestamos porque para esos proyectos se implemente la modalidad de un presupuesto de aplicación multianual de manera que se eviten los subejercicios que muchas veces se presentan por falta de tiempo para concluir, entre otros aspectos, las licitaciones públicas.

Con ese mecanismo y la participación del recurso humano con que cuenta el Metro, integrado por técnicos altamente especializados, seguramente podremos recuperar para bien de la comunidad metropolitana la calidad de un servicio tan importante de transportación de pasajeros.

Los más de 19 millones de habitantes de la zona metropolitana del Valle de México requieren soluciones efectivas al problema del transporte, pues los tiempos perdidos por persona en sus traslados diariamente son cerca de 3 horas en promedio y representan cansancio, desgaste y estrés, que incide negativamente en sus actividades cotidianas, sin tomar en cuenta los elevados niveles de contaminación que producen los vehículos automotores que complementan el servicio de transportación de pasajeros.

Con tal motivo, desde este momento nos pronunciamos por el desarrollo y ampliación de la red de transporte eléctrico no contaminante, con proyección ecológica, a cuyo efecto proponemos como prioritario y a corto plazo las siguientes obras:

- Realizar el proyecto de la Línea 12 del Metro mediante una ampliación de la actual estación Atlalilco en Iztapalapa a Santa Lucía en la Delegación Álvaro Obregón, con lo que se beneficiarían más de 900 mil usuarios diariamente.
- Prolongar la Línea 8 del Metro, de la estación Escuadrón 201 a Acoxta.
- Establecer rutas de tranvías o trolebuses que confluyan con líneas inconclusas del Metro en los siguientes términos: de la terminal Santa Anita de Línea 4 a

Xochimilco; de la terminal Barranca del Muerto a Línea 7 en San Jerónimo; de la terminal Garibaldi de la Línea 8 hasta Indios Verdes; de la terminal Constitución de 1917 de la línea 8 hasta Los Reyes en la Línea A.

- Concretar los proyectos de trenes suburbanos mediante acuerdos institucionales con el Gobierno Federal y el Estado de México, en los siguientes recorridos: de Cuautitlán a Huehuetoca, de La Paz a Chalco, de Ecatepec a Naucalpan, de Los Reyes a San Juan de Aragón.

De realizarse estos proyectos de ampliación de servicio de transportación urbana de pasajeros, privilegiando el desarrollo de los medios de transportación de tracción eléctrica, los habitantes de la Ciudad Capital veremos solucionados en buena parte los problemas de transporte, contaminación y congestionamiento vial, que se han vuelto cotidianos y que de no atenderse contribuirán a hacer más difícil la vida de los que radicamos en esta metrópoli.

Para finalizar, señor Secretario, y toda vez que usted es un experto en materia de transporte y por lo tanto una de las voces más autorizadas para opinar al respecto, lo exhorto para que dentro de las consideraciones que haga llegar al Jefe de Gobierno electo incluya la necesidad de diseñar proyectos modernos de transportes eficientes y no contaminantes y no se deje llevar por la oferta de un sistema obsoleto como el Metrobús, que representa una regresión respecto de la modernidad y el desarrollo de la tecnología y la ingeniería mexicana.

Con esa misma autoridad que le caracteriza, le pedimos proponga un plan de reordenamiento del transporte público concesionado de pasajeros tanto para microbuses como para taxis, de manera que se evite la proliferación del servicio mal llamado tolerado, sin dejar de atender de manera inmediata el caso de los bicitaxis, que en pleno siglo XXI nos ubica en un contexto de la servidumbre propia de principios del siglo pasado; pero si el propósito es apoyar a ese sector de trabajadores, debiera de preverse algún programa de financiamiento blando por parte del Gobierno del Distrito Federal para equipar con motor de tracción eléctrica esas unidades.

Finalmente otro caso que requiere especial atención es el referido al reordenamiento del transporte de carga y traslado de desechos tóxicos y peligrosos dentro de la ciudad, puesto que un accidente de esos automotores puede poner en riesgo la salud de grandes sectores de la población, por lo que esperamos que pudiera retomar estas propuestas para el diseño de las que usted pueda recomendar para la siguiente administración.

Por su atención, muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos al diputado Marco Antonio García Ayala, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO MARCO ANTONIO GARCÍA AYALA.-** Con el permiso de la Presidencia.

Compañeras y compañeros legisladores; ciudadano Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal.

Hemos leído con detenimiento el informe que ha enviado a esta honorable Asamblea son las actividades que se han realizado en la dependencia en la cual usted es titular y se arrojan datos y cifras impresionantes, sin embargo debemos de ser muy cuidadosos en distinguir en esos informes por un lado lo que se ha realizado, lo que ha realizado realmente la autoridad en el cumplimiento de sus deberes y, por el otro lado, lo que día a día se genera en esos ámbitos en una ciudad que tiene dimensiones como nuestra ciudad capital.

Esta compleja situación ha resultado un pretexto ideal para presentar informes de actividades que no reflejan el trabajo de las autoridades públicas que han realizado, ocultando su bajo desempeño y hasta la incompetencia en los datos que genera la gigantesca dinámica de esta ciudad.

Con motivo de esta comparecencia se intentará una vez más asignarle a las políticas y programas del Gobierno de la Ciudad en la materia valores que no tienen y resultados que no existen. Tenemos una vez más el caso de lo que se dice en los informes escritos que no concuerdan con la realidad.

El caos vial y la desorganización de la transportación de las personas sólo son las manifestaciones más evidentes públicas y generalizadas del asfixiante problema que es el transporte y la vialidad en la ciudad.

Lo cierto es que a pesar de la exaltación de las cifras y los datos que se presentan está muy claro que en el Distrito Federal es una comunidad que no es mejor ni tiene mejores expectativas que hace seis años en materia de transportes y vialidad. Son dos ámbitos en los que domina la tensión, el conflicto, la desorganización, la manipulación, la falta de ideas, las contradicciones y particularmente una gran corrupción.

Por ejemplo, recientemente dos de las arterias principales de la ciudad, como las avenidas Reforma e Insurgentes han sido objeto de inversiones millonarias para hacerlas más funcionales y mejores. Hoy, sin embargo, el tránsito en Insurgentes es aún más caótico por la introducción precipitada e irresponsable de un nuevo sistema de transporte público como el Metrobús, que no representa una mala opción pero que sí lo ha sido por la manera como se impuso y por la forma como se opera.

Se vino aquí a decir que el metrobús constituía un ejemplo nacional e internacional en los procesos de reordenación del transporte público. La verdad es que constituye un ejemplo de lo que no se debe hacer en la operación de las decisiones gubernamentales, porque fue implementado a pesar de la oposición, de muchos argumentos razonables como las consecuencias negativas que traería implementarlo sin actualizar su proyecto, sin valorar otras opciones de transportación y en otras avenidas o sin considerar las razones de los vecinos y hoy tenemos una situación lamentable sobre esta avenida principal que está tratando de ser subsanada con inversiones apresuradas e incongruentes que a vez, por si fuera poco, están creando problemas adicionales de vialidad.

Del Paseo de la Reforma se ha hecho referencia de muchas formas, pero vale la pena reiterar dos hechos:

Primero, que las inversiones realizadas no mejoraron su funcionalidad ni su concepción integral.

Segundo, que los recursos invertidos pronto fueron menospreciados y sus efectos en gran parte revertidos por las consecuencias de un plantón político contrario a las necesidades viales, económicas y de convivencia de esta zona de la ciudad.

Situaciones similares han venido ocurriendo en las publicitadas obras del segundo piso y del distribuidor de San Antonio, en los cuales ante la necesidad de construirlos al costo que fuera, en lugar de realizar inversiones en las modalidades de transporte más utilizadas como el Metro, se han visto envueltas en opacidades, mala planeación, falta de argumentos para su realización, costos excesivos y beneficios dudosos.

Las obras viales no pueden realizarse sólo bajo el argumento de que en la ciudad en tanto tiempo no se habían hecho. Estamos convencidos de que las obras viales deben hacerse porque son las mejores propuestas y porque resultan las más viables en todos los aspectos, existan o no antecedentes, pero sobre todo deben hacerse cuando sus beneficios y necesidad se encuentran perfectamente definidos por sobre otras opciones y porque tienen implícito un contenido democrático, incluyente y debidamente planificado.

En materia de transportes y vialidad este gobierno fue contrario a su presunción democrática y novedosa y en cambio hizo y dispuso todo a su alcance para imponer de forma unilateral obras y proyectos que no eran las mejores opciones para la ciudad.

Por eso no es de extrañar que las grandes obras de vialidad y transporte fueran inauguradas sin concluir las en su verdadera totalidad, situación que al día de hoy no ha quedado saldada puesto que todavía quedan muchas acciones que cumplir, como puede ser por ejemplo en las entradas y salidas y la señalización del segundo piso y que significan un riesgo enorme para los automovilistas, sin mencionar la enorme cantidad de baches que ya hay en el llamado segundo piso.

Más de 160 acciones promovidas a partir de más de 170 observaciones, es el resultado de las auditorías realizadas por la Auditoría Superior de la Federación al Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación en el Distrito Federal, con un probable daño al Erario por más de 43 millones de pesos y la

violación de las leyes de planeación, del desarrollo, de la Administración Pública, de obras públicas, de desarrollo urbano, así como del Estatuto de Gobierno, del Código Financiero, del Reglamento de Construcciones, del Reglamento, la Ley de Obras Públicas y del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo.

Sólo para enumerar algunas de las anomalías observadas y que deberán solventarse, las auditorías detectaron que los contratistas no presentaron sus planes de trabajo, que no se presentaron los estudios de impacto ambiental, que no se entregó documentación que permitía asegurar que se cumplieron todas las disposiciones para mitigar o evitar los efectos ambientales de las obras, que no se presentaron los planes de protección civil, que no se presentaron los planes de vialidad emergente, que las obras se realizaron con graves deficiencias de programación que elevaron injustificadamente los costos, que los proyectos carecieron de indicadores de rentabilidad, que los registros de las obras no son confiables porque no se atendieron criterios uniformes, que hubo ineficiencia en la administración de los proyectos, que los informes de la Cuenta Pública tienen variaciones significativas entre el presupuesto original y el ejercido, que se ignoraron las facultades delegaciones y la obligación de coordinación, que hubo mala planeación porque se encontraron cables de alta tensión y drenajes de PEMEX y Metrogas que retrasaron la obra; pero además algo que es textual en las auditorías es que el Gobierno de la Ciudad no evaluó debidamente las alternativas a los proyectos realizados en el transporte público y en la vialidad.

Por cierto, a pesar de las obras viales que se informan, no ha sido posible detectar hasta el momento ningún mejoramiento en las condiciones integrales de vialidad de la ciudad y en donde transitar con un vehículo no es ni más rápido ni más seguro que hace 6 años, mucho menos cuando es la propia autoridad la que permite el usufructo constante e indebido de las vialidades a favor de intereses políticos particulares en contra de los derechos de la mayoría de la población.

Sin duda es necesario decir que mientras algunas obras viales monumentales se levantaron para beneficiar el uso de los vehículos particulares en contra de la transportación pública, las calles y avenidas del Distrito Federal quedaron en el

más completo descuido por parte de las autoridades centrales y delegacionales y la mayoría de ellas se encuentran en un franco deterioro, repletas de zanjas, con guarniciones o banquetas averiadas y sin señalización.

Los datos más conservadores señalan que existen en el Distrito Federal por lo menos 15 mil taxis piratas que le generan a quienes lo toleran y los promueven un ingreso mensual superior a los 20 millones de pesos, en el entendido de la aplicación del esquema de cuota única y más baja.

¿Hasta cuándo se va a seguir permitiendo que el funcionamiento de los microbuses se continúe dando mediante la violación de todas las normas y reglas de tránsito y vialidad de la ciudad, por ejemplo en las noches en donde transitan a toda la velocidad, con las luces apagadas y en los terceros y cuartos carriles sin que la autoridad ponga orden y cumpla sus atribuciones, generando problemas adicionales?

Señor Secretario, el transporte y la vialidad de la ciudad no son mejores que al inicio de la gestión que está a punto de concluir; los programas en la materia se quedaron como un catálogo de buenas intenciones que simplemente quedan burladas ante el peso contundente de la realidad caótica, desordenada y corrompida en la que se encuentra.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos al diputado Jacobo Bonilla Cedillo, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** 30% de los viajes que se realizan en taxi se realizan en un taxi pirata. Yo no sé a qué se han dedicado en este sexenio y realmente no entiendo las frases y las ideas populistas del gobierno. Realmente no entiendo yo que primero van por los pobres o la honestidad valiente. Realmente no entiendo cómo se ha ejercido el gobierno en estos 6 años.

Ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte, sea usted bienvenido aquí a esta Asamblea Legislativa; amigos y compañeros diputados:

¿Cuánto tiempo le habrá costado al diputado de Iztapalapa llegar a la Asamblea Legislativa; al de Xochimilco, a los diputados de Azcapotzalco, de donde soy yo? Mínimo unos 45 minutos en una mañana como hoy: pero son algunos escasos kilómetros los que nos separan del Centro Histórico y de alguna de las colonias o de nuestras delegaciones, realmente como que ya nos estamos acostumbrando a vivir en un caos y se nos hace normal tardarnos una hora al trabajo. Señor Secretario, ¿cuántas citas ha tenido que cancelar por los plantones, por las marchas, porque se le va haciendo tarde?

¿Y cómo se espera que tal y como se señala en el documento del informe que nosotros vayamos a decirle a los vecinos que el transporte está en óptimas condiciones, cómo podremos ir a decirle eso a los vecinos, cómo podremos hablarle bien a los vecinos del microbús, cómo poderles hablar a los vecinos del taxi? En fin, sabemos que el tema del transporte es un tema complicado, es un tema complejo.

Ingeniero Luis Ruiz, sé que esto no es completa responsabilidad de usted; han habido cambios en la Secretaría de Transporte, sin embargo usted aceptó ser el Secretario de Transporte y por lo tanto usted ya tiene responsabilidades en este tema, debe saber que es en usted en quien las personas piensan cada vez que están atorados en el tráfico. Cada vez que un microbús se queda sin frenos y se va a algún barranco y las familias son golpeadas, los capitalinos pensamos en quién es nuestro Secretario de Transporte; cada vez que estamos atorados en una manifestación, pues también pensamos en quién es nuestro Secretario de Transporte, qué está haciendo el Secretario de Transporte para que podamos transitar más rápido aquí en el Distrito Federal.

Hay muchas imágenes en el Distrito Federal que nos podrían refrescar un poco la memoria, el taxi pirata que secuestra a familias, el trolebús, trágicamente en estos años con alta tecnología, los trolebuses hecho fila en un calle porque algo pasó con el sindicato o algo pasó con la luz, y los trolebuses ahí de capa caída.

Pero quiero hablar de la frase célebre, de “primero los pobres”. ¿A quienes se busca beneficiar? Y seamos muy honestos. 63 kilómetros de segundos pisos, para los pobres, ¿no? Bueno, el microbús no pasa por los segundos pisos, evidentemente el Metro tampoco pasa por los segundos pisos, el tren ligero bueno menos, el nuevo Metrobús tampoco. Es decir, los segundos pisos no fueron hechos para los que ustedes denominan clase desprotegida o pobre. Qué gobierno tan extraño; qué gobierno tan bizarro, pero alguna frase célebre “primero los pobres” y hace obra vial para aquellos que tienen vehículo, qué extraño, súper extraño.

Otra frase ejemplar, “la honestidad valiente”, y yo creo que la valentía fue el día en que el señor Secretario avisó a los taxis piratas de la zona suroriente y les avisó: vamos a ir tras los pillos de los taxis pirata de la zona suroriente, ¿cómo para qué? Para que tomen sus medidas y se vayan de esa zona.

Bueno es evidente que los taxis pirata están muy agradecidos con el Gobierno del Distrito Federal, hoy los taxis piratas son intocables y bueno ya me referí a los taxis pirata.

La gestión metropolitana, mire usted señor Secretario, es un desorden nuestra gestión metropolitana del Distrito Federal, no ha habido obra clara y fuerte en la gestión metropolitana, y la única obra de gestión metropolitana vino del Gobierno Federal, el Ferrocarril Suburbano, en donde por cierto el Gobierno del Distrito Federal se tardó como año y medio en liberar los recursos que le tocaban liberar, mejor el Gobierno del Estado de México liberó sus recursos y por eso todavía el Ferrocarril Suburbano tiene que esperar un poco más a ser estrenado.

Pero hay que hablar un poco de historia, hay que hablar un poco de historia aquí...

**LA C. PRESIDENTA DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.-** Perdón diputado.

Esta Presidencia, en términos del Artículo 112 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, solicita a las personas asistentes a esta sesión a guardar las normas de respeto, silencio y compostura, asimismo no tomar parte en los debates con ninguna clase de demostración.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Muchas gracias señora Presidenta.

Después, un poco haciendo historia de esta Secretaría de Transporte, se inauguró felizmente con la licenciada Jenny Saltiel, que en esos tiempos era especialista en el Sistema de Transporte; después, hoy día es una especialista en desarrollo económico, y vino el refuerzo sublime de Francisco Garduño, que después pasó a sus actividades personales y me parece como líder de taxis pirata, o sea es terrible sólo pasa así en este Distrito Federal.

Quiero demostrarle, señor Secretario, que hay dos temas muy sentidos aquí en la Ciudad, en donde usted creo pudo haber dado buenos comentarios y estoy seguro, señor Secretario, que los tiene, pero que el Gobierno en el Distrito Federal en general rebasó lo político y dejó a un lado lo técnico y me quiero referir en el ajuste a la tarifa del Metro.

¿Se acuerdan ustedes cómo se dio el ajuste a la tarifa del Metro? Bueno, fue toda una falta de profesionalización, se hizo una llamada telefónica a los capitalinos, donde según el Gobierno del Distrito Federal, todos los capitalinos pidieron que se subiera el precio del Metro, y los estudios, el Metro, a un lado. Primer caso en el cual la parte técnica se hace a un lado y sobrepasa lo político.

También hay otro tema que tenemos pendiente y aprovecho que se encuentra aquí con nosotros en esta Asamblea Legislativa, Guillermo Calderón, le agradezco mucho que esté aquí con nosotros, porque hay muchos temas que platicar sobre el Metrobús, pero fue otro tema en el cual, lo político rebasó lo técnico.

Creemos en el Partido Acción Nacional que el Metrobús puede ser un transporte que dé a más y lo hemos dicho así en los medios de comunicación, pero sin embargo con las prisas para inaugurarlo el 19 de junio del 2005, con bombo y platillo se inaugura, aparte de buena voluntad del Gobierno del Distrito Federal, gratis. Bueno, realmente había peaje, ¿cómo iban a cobrar si no estaba terminada la obra?

Evidentemente en el Metrobús hay muchísimas dudas, realmente se ha invertido mucho ya en el Metrobús, nos está costando más volver a parchar los baches, a cambiar la carpeta asfáltica, que el primer proyecto que se dio aquí en la Asamblea Legislativa, hay muchas dudas en este tema del Metrobús. Es evidente y me parece ridículo que a estas alturas del ejercicio de los gobiernos democráticos, no se haya tomado en cuenta que un camión de 30 toneladas, no iba a causar daños en una carpeta asfáltica vieja y obsoleta, que es el caso de Insurgentes. Eso nos va a costar 150 millones más.

Trágicamente el Metro, que es un transporte público, masivo y no contaminante ha sido olvidado, y se encuentra me imagino por aquí, que no he podido localizar, la maestra Florencia Serranía, a la cual el Partido Acción Nacional le quiere brindar el apoyo posible para hacer del Metro un transporte eficiente, eficaz, que todos lo queramos usar, que no sólo lo utilicen aquellos que no tienen otra opción de usarlo.

Utiliza hoy el Distrito Federal, los capitalinos, utilizan hoy y mejor el microbús, porque hace parada donde uno quiere, va a la velocidad que quiere, no respetan los señalamientos y por lo tanto el capitalino puede llegar a lo mejor más rápido a su destino; no utilizan ya el Metro; de hecho ha bajado de los 5.5 millones de usuarios en el 2002 a 4.5, es decir, va en pique.

En su informe, señor Secretario, que nos ha mandado, pudimos notar que los accidentes en el Tren Ligero del 21 de marzo del 2002 y durante 5 días después, las muertes que hubo ahí, no fueron suficientes como para que haya terminado ya todas las adecuaciones que se tenían que hacer en esa obra. Me parece muy lamentable, no podemos permitir que eso suceda.

En los taxis, hay una nueva ingeniería política en la cual han inaugurado en estos 5 años el grupo Pantera, los taxis piratas de la Asamblea de Barrios, los transportistas de la Unión Popular Revolucionaria Emiliano Zapata y los Taxis de la Montaña, sólo por mencionar algunos temas nuevos dentro del taxi, y con esto concluyo, señora Presidenta, al comentar lo siguiente:

En Reforma, el Gobierno del Distrito Federal logró desquiciar la ciudad. Por parte del PAN creemos que no es lo mejor. Yo creo que el Distrito Federal se sintió decepcionado en gran medida, creemos que hay muchas cosas buenas que hacer en transporte; el transporte público masivo y no contaminante, debe ser la prioridad. Reiteramos que el Metrobús, puede ser una buena opción y los invitamos y estamos dispuestos, el Partido Acción Nacional, a dialogar todos estos temas.

Vemos bien que sea usted el Secretario de Transporte, que es usted una persona técnica y ojalá que así sigan los cargos en el nuevo gobierno.

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ.-** Muchas gracias, diputado.

Por último, se concede en uso de la Tribuna hasta por 10 minutos, al diputado Tomás Pliego Calvo, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

A los asistentes, se les pide de la manera más atenta guarden silencio, si no esta Presidencia solicitará el uso para que sean desalojados de este Recinto.

**EL C. DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Ingeniero Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; funcionarias y funcionarios de la SETRAVI; diputadas y diputados.

Tenemos frente a nosotros el encargo, la responsabilidad y la misión de construir la vialidad legislativa y ejecutiva para asegurar y mantener las disposiciones normativas y acciones de gobierno sobre las que descansa la movilidad de uno de los mayores conglomerados humanos, vehiculares e infraestructurales que tiene nuestra civilización.

Los márgenes de maniobrabilidad real del tránsito y tráfico de la Ciudad de México han sido, son y serán extraordinariamente complicados.

La creciente densidad demográfica, el intenso movimiento humano por sí mismo y a través de numerosos tamaños y modelos vehiculares exigen una legislación

responsable y una acción eficiente y disciplinada del Ejecutivo. En la actualidad la ingente masa vehicular, la demanda humana y de insumos múltiples, a todas luces nos ha rebasado.

Hay varios estratos de gobierno que tienen que hallar las coincidencias y correspondencias necesarias para lograr que las necesidades reales del peatón usuario tengan una satisfacción suficiente, un difícil equilibrio que tiene que centrarse en el usuario, en el peatón, en el transeúnte. Ese es el objetivo real, racional y final de las legislaciones y esa es la labor de las instituciones, crear satisfactores y bienestar a los cánones e índices ciudadanos.

Asimismo, la ciudadanía no niega de ninguna manera que restan muchos pendientes, hay demasiados autos en circulación, 1 millón 300 mil más que hace 10 años; operadores y particulares que muestran un olvido del andante y de sus compañeros de viaje en otros automóviles; taxis que ya no se sabe si son regulares o no, cuáles son seguros y cuáles no, las tarifas incontrolables.

Estamos ceñidos, señor Secretario, de múltiples crisis que intentarán cercar nuestros desempeños. Instituciones, recursos, herencia centralista, economía, cultura, una ciudad sin facultades jurídicas suficientes y una enorme complejidad de los entornos metropolitanos son factores a despejar.

Sin embargo una tarea imprescindible para todos consiste en la imperiosa necesidad de establecer una coordinación entre el Gobierno Federal, el Gobierno del Distrito Federal, el del Estado de México, su Congreso, instituciones, especialistas, esta Asamblea Legislativa y las 16 Delegaciones que conforman el Distrito Federal.

Para empezar, insistimos, se requiere de una gran disciplina y tenacidad; vemos por ejemplo en su informe que el Programa Integral de Transporte y Vialidad se publica en 2002 y que apenas en 2003 se instaló el Cuerpo Colegiado Interdependencial para seguimiento del programa citado.

28, 28 sesiones ordinarias a la fecha. El enorme esfuerzo intelectual de crear la sustentabilidad, la integralidad, el desarrollo, las conductas organizacionales, los flujos transversales no puede cultivarse con una frecuencia de reuniones tan baja. Propondremos como obligatorias resolutivas y ejecutivas reuniones mensuales con la participación principalísima de las 16 Delegaciones. Es imprescindible un Cuerpo Colegiado que genere lo que hace falta, saltar del estrato de lo organizacional a la sistematicidad y coordinación creativa y compleja.

Ingeniero Luis Ruiz, su prestigio académico es reconocido por propios y extraños, sin embargo está usted al frente de una de las dependencias más complejas del Distrito Federal hace sólo unos meses, lo cual le imposibilita de desarrollar planes, métodos, programas a mediano y largo plazo. No obstante, su profesional Dirección durante el tiempo que resta de esta administración, es viable tomar en cuenta la diversidad de puntos de vista que más allá de las posturas políticas son la riqueza y pluralidad de propuestas que se emiten desde las experiencias individuales y colectivas y que deberán conformarse como un caldo de cultivo para resultados mucho muy eficientes en materia de tránsito peatonal y vehicular, transporte y vialidad.

Por nuestra parte estamos dispuestos a trabajar arduamente con las instancias del Ejecutivo correspondientes. Tenemos claro que ningún gobierno puede hacer nada solo. En el caso de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal se tiene un gran pendiente con los ciudadanos. Estamos obligados a crear una comunidad deliberativa y creativa de alto nivel. Tenemos la representación idónea, donde se erigirá el orden, el análisis, la invitación e integración de la participación especializada, la voluntad política y sobre todo crítica.

El grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática tiene muy claro la convicción de que vamos a entregar cuentas satisfactoria a la ciudadanía, de nuestros diputados saldrá la ingeniería legal de transporte y vialidad que legislativamente hablando contendrá la gestión de la movilidad individual y colectiva.

Ciudadano Secretario:

Hemos sido testigos de los posicionamientos de los grupos parlamentarios que me antecedieron. Escuchamos posiciones de adversidad y oposición política que tienen consideraciones acertadas pero que en la mayoría de los casos carecen de autoridad moral.

Por ejemplo, tenemos aquí a una oposición que se ahogó en corrupción y en una riqueza inexplicable, la que asesinó su propia opción democrática, la que festina su criminal modelo económico que inauguró la sistematización de la pobreza, la corrupción y la impunidad, la que padece la insensibilidad e incapacidad de reconocer el propio rostro de la degradación, esa que ha escatimado a los capitalinos de su reforma política atesorándola para un probable retorno.

Otra la que dilapidó su legitimidad y los recursos del pueblo en abusos frívolos, la que optimizó el modelo económico de la rapacidad sobre el pobre, la que reconoció por una espinosa voz propia la conspiración política contra el ex Jefe de Gobierno de los capitalinos, Andrés Manuel López Obrador, de quien por cierto el diputado plurinominal Manfredo Bonilla se refiere ya públicamente en una grave falta de respeto a sí mismo y a los ciudadanos del Distrito Federal como el imbécil tabasqueño.

Evidentemente este señor diputado plurinominal no entiende nada, por eso no entiende por qué la ciudad de la esperanza y por eso no entiende por qué primero los pobres y por eso tiene una postura que bien le valdría una visita, me comentaba una compañera diputada, a las colonias más pobres de la ciudad para que ahí se lo expliquen los ciudadanos del Distrito Federal.

Miembro, este diputado plurinominal, de una oposición que teniendo la presidencia de la Comisión de Transporte y Vialidad de la III Legislatura hizo prevalecer el interés en frenar la institucionalidad por la visceralidad del golpeo político, de la carrera personal o el goce de recursos. La comisión anterior no pudo trabajar con atención pero sí en abono de fervores ajenos a esta institución. Prueba de ello son los documentos encontrados en los archivos magnéticos del equipo de cómputo propiedad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal asignado a la comisión, en donde encontramos entre otros documentos los siguientes:

Video de 36 minutos 27 segundos de duración de la fundación Misericordia Divina, Asociación de Laicos Católicos presenta: “La misericordia es divina”, archivo La Vida de Cristo; tres oraciones, oraciones a San Miguel Arcángel, oración de San Bernardo de la Virgen, Novena de Confianza al Sagrado Corazón de Jesús: P. Fortea; “El denominio existe y puede poseer a las personas”, archivo Modestia en el Vestirse, Ley de la Modestia, Normas de Conductas Marianas, Guía de Modestia para Jóvenes: No exponer los hombros al pecho o la espalda, evitar usar vestidos transparentes o ligeros, no usar pantalones cortos en casa o en público, bla bla bla bla Eso hizo la Comisión de Transporte y Vialidad de la III Legislatura presidida por un diputado de Acción Nacional. Está reprobada la Comisión de la III Legislatura.

Por último, hago una reflexión importante sobre lo que piensa un peatón en la ciudad de México. Hoy por hoy un usuario, un peatón, un transeúnte, puede ver que su viaje en los colectivos a veces es difícil, pero no imposible, que el costo es menor que en otros Estados, que hay molestias por el deterioro de las unidades y ciertos tratos y conductas nocivas de algunos operadores; su estancia en el Metro es soportable, rápida, salvo en algunos momentos, el haber sustituido al 100 por ciento las 1,286 unidades de la red de transporte de pasajeros fue también un paso importante.

De igual manera, ve invertido sus impuestos en un moderno y eficiente Sistema de Transporte Colectivo, el Metrobús, que ya tiene aquí su matahari,

De igual manera, hace uso de los distribuidores viales y de los segundos pisos.

En suma, la mayoría de los residentes en nuestra capital reconoce el esfuerzo hecho por el Gobierno del Distrito Federal en materia de transporte y vialidad..

**EL C. PRESIDENTE.-** Diputado Tomás Pliego, le informo que su tiempo se ha agotado.

**EL C. DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Termino inmediatamente, señor Presidente.

Particularmente al mantener sin aumento las tarifas de transporte público durante todo el sexenio en beneficio, claro está, de los que menos tienen. Por el Bien de Todos, Primero los Pobres.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Tomás Pliego.

De conformidad con el numeral cuarto del Acuerdo de referencia, a continuación se concede el uso de la palabra hasta por 30 minutos, al ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. Adelante, ingeniero.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNÁNDEZ.-** Buenas tardes. Ciudadana diputada Leticia Quezada Contreras, Presidenta de la Asamblea Legislativa de la IV Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; ciudadano diputado ingeniero Víctor Hugo Círiga Vásquez, Presidente de la Comisión de Gobierno; diputadas y diputados:

Acudo a esta Soberanía con fundamento en el artículo 67 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal para informar el estado que guarda el transporte y la vialidad en la ciudad de México, como parte de la glosa del informe anual correspondiente al sexto año de mandato.

El transporte no es un hecho aislado ni un fin en su mismo, sino un medio para mejorar la calidad de vida de la sociedad; está determinado por la interrelación de usos del suelo, características sociales y el conjunto de actividades económicas, culturales o recreativas, distribuidas especialmente en una zona que establece sus propios límites, como es el caso de la zona metropolitana del Valle de México.

Estos días, y en particular el día de hoy, he estado muy atento al posicionamiento formulado por los diferentes legisladores y me pregunto ¿será posible en un marco de diálogo y respeto lograr una imagen lo más cercano a la realidad, que nos permita pasar del monólogo al análisis objetivo sin caer en la autocomplacencia o la crítica enconada?

¿Cómo lograr en la diversidad y respeto al derecho a disentir, consensar un diagnóstico?

¿Cómo diferenciar lo deseable de lo factible y establecer mecanismos reales y formales de seguimiento y evaluación que permitan conforme a los discursos disponibles y aplicados acotar los resultados?

¿Quién no quisiera por ejemplo que todo el parque vehicular fuera nuevo o contar con una línea de metro en cada corredor o que el abasto de la ciudad se hiciera bajo un sistema nacional de interpuestos o plataformas logísticas para mitigar su impacto en la ciudad?

Sin embargo, dado que los recursos son limitados, se vuelven importantes las siguientes interrogantes: ¿Se justifica? ¿Es factible? ¿Cuáles son las prioridades? ¿Se hace con sentido social?

A continuación presentaré un resumen del informe de gestión de la Secretaría de Transportes y Vialidad 2006 a mi cargo, que les fue remitido previamente.

Población.

El Distrito Federal forma parte de la zona metropolitana del Valle de México y está considerada como un de las metrópolis más grandes del mundo; cuenta con una población de 8.7 millones de habitantes, un territorio de 149 mil hectáreas y una tasa demográfica anual de 0.6%, además de una población flotante estimada en 4 millones de personas. Este es el reto, de este tamaño.

La encuesta de origen y destino de 1994 en la zona metropolitana indica que se realizan 20.6 millones de viajes, de estos el 33% se registran en los tramos viales más densos, en horarios de 6:00 a 9:00 de la mañana y más del 90% se concentran en 24 demarcaciones metropolitanas, con una marcada tendencia de crecimiento hacia los municipios del Estado de México. Esta demanda impacta al patrón de viajes y necesidades de transporte, infraestructura vial, principalmente en los siguientes aspectos: Uno, aumento de las distancias promedio de los viajes y necesidades de oferta de servicios de transporte e infraestructura vial; dispersión de los orígenes y destinos e incremento de viajes metropolitanos; incremento de tiempos y costos de transporte; saturación de la infraestructura vial.

La magnitud de los viajes y las tendencias de movilidad deben recuantificarse y actualizarse con las encuestas de origen-destino 2006-2007, que serán determinantes para evaluar las obras y las acciones propuestas para el mejoramiento del transporte público y la vialidad, que se han elaborado con base a la información disponible.

Les informo que el jueves pasado se firmaron con el INEGI las bases de coordinación para el inicio de este estudio que será el referente obligado de planeación en materia de transporte y para los programas de carácter local, regional y metropolitano 2007-2012.

La ciudad cuenta con un sistema de transporte público del gobierno local del Distrito Federal operado por los siguientes organismos: Sistema de Transporte Colectivo Metro, Red de Transporte de Pasajeros, Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, Metrobús Insurgentes, que se complementan con el servicio concesionado, el transporte particular y el transporte de carga. Las características de cada una de estas modalidades de servicio se detallan en el informe de gestión entregado.

Respecto de la infraestructura vial, el Distrito Federal tiene una longitud de 10 mil 244 kilómetros, de los que 211 corresponden a vías de acceso controlado y flujo continuo, 324 son arterias principales, 439 ejes viales y 9,270 son vialidades secundarias. Este es el panorama general del transporte y la vialidad en relación a la población, el número de viajes que se generan y la necesidad de desplazamiento sobre la infraestructura vial existente.

En esta administración se ha trabajado básicamente en dos vertientes: uno, la planeación estratégica, regulación y operación de los servicios de transporte, y dos, los trámites que mantienen actualizados los padrones de vehículos y conductores en todas sus modalidades.

El instrumento que integra los objetivos, estrategias y líneas de acción de corto, mediano y largo plazo para garantizar la movilidad en la ciudad, eficientar el transporte y mejorar la fluidez del tránsito, es el Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) publicado en la Gaceta Oficial el 5 de noviembre del 2002.

Como se señala en el documento que les fue entregado el 14 de agosto de 2003, se instaló un cuerpo colegiado que tiene como objetivo dar seguimiento a las acciones que forman parte de este programa.

De estas acciones se clasifican en 5 subprogramas: desarrollo integral de la infraestructura, desarrollo integral de los servicios al transporte, transporte y desarrollo sustentable, atención ciudadana y fortalecimiento institucional.

De los resultados de estos rubros se destaca lo siguiente: construcción de las siguientes obras, Distribuidor Vial San Antonio, Segundo Piso del Anillo Periférico, Eje H del Segundo Piso hacia la Prolongación San Antonio, Puente de las Avenidas de los Poetas, Eje 5 Poniente, Distribuidor Vial "Ing. Heberto Castillo" y Eje Troncal Metropolitano.

Obras de rehabilitación del Paseo de la Reforma-Centro Histórico; obras para mitigar el confinamiento y la operación del Ferrocarril Suburbano Cuautitlán-Buenavista; obras de mitigación vial de la ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Túnel de Ejército Nacional y Molliere, este último realizado con recursos privados, como medida de mitigación.

Se han realizado también obras de bajo costo y alto impacto. Para ello se desarrolló un programa de 100 acciones para mejorar el tránsito y la fluidez del tránsito. Consisten básicamente en adecuaciones geométricas, instalación de semáforos, señalamiento horizontal y vertical que permiten resolver cuellos de botella para mejorar la fluidez del tránsito. Se destacan de estas 100 acciones la implementada en Fray Servando Teresa de Mier, de Topacio al Eje Uno Poniente, en horario de 6 a 10 horas, con carriles reversibles, la vuelta anticipada a la izquierda en Avenida del Imán y la separación de flujos con destino en los Ejes 7 Sur y Eje 3 Oriente.

Acciones complementarias en materia de vialidad se resumen en que la Secretaría emitió 2 mil 617 resoluciones técnicas entre las que se destacan impacto urbano, factibilidad de vivienda, estacionamiento en vía pública y afectaciones, entre otros.

Rehabilitación de Centros de Transferencia Modal. Para mejorar la seguridad de los usuarios, ordenar la operación, incrementar la capacidad de la vialidad, rescatar espacios públicos abandonados, mejorar el entorno y mejorar la accesibilidad, se rehabilitaron 21 paraderos, con una inversión estimada de 10.5 millones de pesos. Se tiene en proceso la rehabilitación del CETRAM Tasqueña y se trabaja un proyecto integral para la rehabilitación del Paradero Pantitlán, con una inversión de 28 millones del Fondo Metropolitano.

Desarrollo Integral de los Servicios de Transporte. Renovación y modernización del transporte público operado por el Gobierno del Distrito Federal. Se destacan en el Metro la adquisición de 45 trenes de rodadura neumática, con una inversión estimada en 8 mil 160 millones de pesos. Estos trenes se incorporaron a la Línea 2, lo que permitió reforzar otras Líneas.

También en el Metro se estableció el Programa de Modernización 2004-2006, con alcance y visión de planeación al 2022. En el 2005 se concluyeron 40 proyectos para el mantenimiento de las estaciones de vía y material rodante; en 2006 se continúa con 60 proyectos divididos en 12 grupos de trabajo que incluyen modernización de la flota de trenes, reforzamiento de la seguridad, rehabilitación de vías, modernización de la automatización y control de la operación y atención de líneas con asentamientos diferenciales, estos entre otros.

La rehabilitación de trenes es un proyecto que es realizado por personal técnico del Metro. En el 2006 se rehabilitaron un total de 15 trenes.

Respecto de la modernización del Sistema de Peaje, la primera fase consistió en la adquisición, instalación y operación de una tarjeta de control de acceso sin contacto con una inversión de 29.4 millones de pesos. Se distribuyeron 300 mil tarjetas entre personas de la tercera edad, discapacitados, supervisores, empleados y derechohabientes del organismo. La venta al público de 12 mil tarjetas inició con un costo de 300 pesos, equivalente a 150 viajes. Posteriormente, se inició la venta de otras 5 mil 500 con un costo de 200 pesos.

Red de transporte de pasajeros.

Con la adquisición de 1 mil 240 unidades y 30 autobuses articulados para el Sistema Metrobús, RTP, renovó su flota vehicular con modelos del año 2001 a 2005. La inversión supera 2 mil 127 millones de pesos; desde su creación la RTP ha privilegiado la cobertura de las zonas de escasos recursos, beneficiando diariamente a 700 mil usuarios.

En el Servicio de Transportes Eléctricos, se adquirieron 4 trenes articulados de rodadura férrea con un costo de 3.8 millones de dólares cada uno. El último tren se recibirá en abril del 2008. Esta medida que se complementa con la reubicación de la terminal Xochimilco a 300 metros, permitirá ampliar la capacidad de este sistema en un 26 por ciento.

También de transportes eléctricos se han rehabilitado 24 trolebuses, y el 27 de septiembre del 2005, entró en operación un circuito politécnico de la estación de este mismo nombre en la Línea 5 a la unidad profesional Zacatenco.

Transporte y desarrollo sustentable. Corredores de transporte.

El 19 de junio del 2005, como aquí se ha señalado, entró en operación el Metrobús para el cual se realizaron las siguientes actividades: Estudio de demanda, diseño conceptual y esquema de operación. Este sistema tiene como objetivo dotar de infraestructura dedicada al transporte público, ordenar y eficientar el servicio de transporte.

Para su implementación, la SETRAVI, elaboró y publicó 12 avisos en la Gaceta Oficial del Distrito Federal; se realizaron los inventarios de transporte público sobre Insurgentes y se concertó la modificación de 20 rutas que operaban parcialmente en la avenida; se suscribieron convenios de reubicación de bases y un nuevo sistema de operación en el paradero de Indios Verdes. Estas son de las actividades que se sienten pero no se ven y que llevó aproximadamente un lapso de 2 años consensar con los transportistas la operación de este importante servicio.

Se destacan de esta modalidad, es muy importante señalarlo, los siguientes resultados: 8.5 millones de kilómetros recorridos, 9.5 millones de pasajeros transportados, 267 mil pasajeros transportados por día en promedio en día

laborable, 1.5 millones de tarjetas de prepago vendidas, 35 mil toneladas de reducción de gases de efecto invernadero, que fue vendida por un periodo de 10 años al Fondo Español de Carbono, a través del Banco Mundial, por lo que a finales de este año, recibirá el primer pago de un total de 2.5 millones de dólares por este concepto.

De estudios prospectivos.

Se realizaron estimaciones de demanda de 22 opciones de ampliación o modificación de la red del Metro con el modelo de planeación EMME2, incluyendo tramos de la línea 2, 4, 5, 8, B, Tren Ligero y proyectos de las líneas 10 y 12, concluyéndose la factibilidad de contar con una red troncal de transporte metropolitano, a partir de la construcción de líneas de ferrocarril suburbano al norte, corredores locales, metropolitanos y posiblemente la línea 12 del Metro, así como transporte masivo en los corredores Ermita y Tláhuac. Estos resultados de estos primeros análisis, se ratificarán seguramente con los resultados de la encuesta de origen y destino 2006-2007.

Actualmente están en proceso de estudio de demanda de los corredores en Reforma, Eje Central, Eje 4 Sur, Xola, y los estudios de factibilidad de los Ejes 5 y 6 Sur, Insurgentes Sur, de Doctor Gálvez al Monumento al Caminero; el Eje 3 Oriente, el Eje 5 Norte, Tláhuac, Taxqueña y Periférico.

Con el Estado de México se iniciarán los estudios de los corredores norte y oriente y se revisa si los sistemas 2 y 3 propuestos del ferrocarril suburbano son factibles y en qué términos deberían de realizarse.

También respecto del transporte metropolitano, la Comisión de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), elaboró un proyecto de programa rector que integra proyectos y acciones de los Gobiernos Local, del Estado de México y del Distrito Federal con impacto metropolitano, que se encuentra en revisión por parte de las autoridades del Estado de México.

Se consensó el proyecto de Reglamento de Tránsito homologado entre el Distrito Federal y el Estado de México con aplicación en el área metropolitana, donde se simplifica y se establecen básicamente reglas de circulación.

Se está trabajando también en el seno del Consejo Ejecutivo Metropolitano, en donde se conformó un fondo acordado en las siguientes materias: la encuesta de origen y destino, la elaboración del programa de corredores metropolitanos, el estudio para resolver la problemática vial en la zona poniente y norte del Distrito Federal, este es el ingreso al Distrito Federal por la parte de Constituyentes y por la parte de Indios Verdes; estudio y proyecto de puentes en la Avenida Adolfo López Mateos, distribuidor vial Zaragoza-Texcoco y primera etapa de rehabilitación de los Centros de Transferencia Modal Pantitlán en el Distrito Federal y Cuatro Caminos en el Estado de México.

Respecto del servicio concesionado y relativo a la sustitución de microbuses por autobuses nuevos, se aplica un programa de modernización de esta modalidad de transporte, en donde se realizaron previamente actividades de carácter técnico, normativo y financiero. Como resultado se han otorgado 220.8 millones de pesos a 2 mil 286 concesionarios que chatarrizaron su microbús; por cuenta propia lo hicieron 914 concesionarios, adquirieron un autobús nuevo, para un total de 4 mil 200 unidades sustituidas.

Este número de unidades implica una inversión de 2 mil 730 millones de pesos, beneficiando a 2.9 millones de usuarios al día.

También se aplica un programa de modernización de taxis, en donde el avance a la fecha es de 63 mil 330 unidades de vehículos 4 puertas, que implican una inversión de 5 mil 430 millones de pesos para beneficio de 736 mil usuarios.

Revista vehicular de servicio colectivo, taxis y carga. Para evitar la discrecionalidad y corrupción en las revisiones, el procedimiento de revista se modificó pasando de una supuesta revisión del total del parque vehicular en 2002 a la verificación en talleres particulares en 2003 y a la presentación de declaratoria de buen estado físico de las unidades y revisiones aleatorias por sorteo en la Lotería Nacional del 2004 al 2006.

En total se realizaron 414 mil 634 tramites de revista vehicular, que implicó un ingreso de 445.3 millones de pesos.

En la administración se registraron de transporte de pasajeros, taxi y carga, 569 mil 840 trámites de control vehicular, con un ingreso de 302.5 millones de pesos.

Aquí se destaca la aplicación del programa de revolución administrativa, en donde la Secretaría instrumentó acciones de simplificación y reorganización de trámites, orientadas a disminuir los tiempos de respuesta, combatir la corrupción, eficientar los procedimientos y mejorar la calidad del servicio, dando prioridad a los trámites de mayor demanda.

De los autos particulares se realizaron 2 millones 682 mil 545 trámites de control vehicular.

Anualmente en promedio se dan de alta 279 mil vehículos y de baja 51,800, lo que origina un crecimiento del parque vehicular y mayores índices de congestamiento en la red vial.

De las licencias de conducir Tipo A, el nuevo Reglamento de Tránsito modificó la vigencia de licencias de conducir otorgando a ésta la de carácter permanente. Esta licencia cuenta con elementos de seguridad que la hacen difícilmente falsificable. Se han emitido 6.1 millones de licencias en esta administración, de las cuales 2.9 millones son licencias permanentes.

La apertura de cinco centros de servicio integrados de la Tesorería permite un servicio eficiente y transparente y contribuyen a mejorar la atención al usuario. Actualmente estos centros realizan casi un 50% del total de trámites y se tiene programada la apertura del centro denominado Gran Sur.

Programa de estandarización de la operación de módulos de licencias.

En septiembre del 2006 se publicaron en la Gaceta Oficial los lineamientos que deben cumplir todos los módulos delegacionales de expedición de licencias Tipo A para homologar su operación, imagen institucional, perfil de personal, equipamiento, funcionamiento, procedimientos, controles y medidas correctivas.

Las licencia-tarjetón para operadores de transporte público de pasajeros y de carga Tipo A, B, C, D y E, a partir del 2003 los operadores requieren aprobar un

examen médico integral, un curso de capacitación y evaluación de conocimientos y desempeño por medios de simulares de manejo con tecnología de punta para verificar sus habilidades y aptitudes. A la fecha se han expedido 555,476 licencias, captando ingresos por 284 mil .6 millones de pesos.

En atención ciudadana se brindó información a particulares, autoridades judiciales y administrativas, federales y locales a través de las oficinas de información pública, 479 solicitudes, consultas por Internet 3 millones 240 mil 761 visitas, atención de quejas a Locatel 17,936 quejas, atención de solicitudes de información al Registro Público 105,074.

El Sistema Automatizado de Registro Vehicular Estatal se entregó a la Secretaría de Finanzas la información de control vehicular en todas sus modalidades para que se le agregue la de carácter fiscal y se remita a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Asimismo, se atendieron problemas de rutas, bases y quejas vecinales relativas al transporte público colectivo, de pasajeros y la vialidad, planteadas en siete delegaciones que instalaron en tiempo y forma sus Comités de Transporte y Vialidad.

En la supervisión de servicios al transporte para regular la operación de los servicios mediante la aplicación de operativos, se remitieron en esta administración al corralón un total 33,208 unidades destacándose las siguientes: 21,729 taxis, de los cuales 14,296 son irregulares; asimismo se remitieron 11,200 unidades de transporte colectivo.

En multas y sanciones se iniciaron 1,565 procedimientos administrativos de revocación de concesión en las modalidades colectivo y taxi, habiéndose revocado a la fecha 208 concesiones.

Asimismo, del fortalecimiento institucional para mejorar el transporte, el 30 de septiembre del 2003 se publicó el nuevo Reglamento de Transporte, que integró las disposiciones de los reglamentos de transporte público, de transporte de pasajeros, carga y transporte público de taxi. En este mismo año se puso a

consideración de la Asamblea Legislativa un proyecto de reformas a la Ley de Transporte y Vialidad.

Algunas otras acciones relevantes que van detalladas en el informe que fue presentado a esta Asamblea son: la implementación del Corredor Turístico Chapultepec-Centro Histórico, la atención de contingencias de la red de Metro, ordenamientos de transporte en el Centro Histórico, convenio con la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo, CANAPAT, operativo Basílica, desvíos provisionales a rutas de transporte por construcción de obras viales, programas emergentes en el Paseo de la Reforma. apoyo de los radares viales de la SETRAVI para agilizar el tránsito, Programa de Apoyo a Personas Adultas Mayores y con Capacidades diferentes; aquí estaría acotando que se ha impulsado que los Sistemas de Transporte del Gobierno del Distrito Federal, Metro, RTP, Transportes Eléctricos y Metrobús cuenten con la infraestructura a vehículos y aditamentos que faciliten la movilidad de las personas con discapacidad y participan activamente en el Consejo Promotor para la Accesibilidad de Transporte para Personas con Discapacidad.

Diputadas y diputados: Gracias por su atención y quedo a su disposición para responder y comentar sus preguntas.

Muchas gracias, Presidente de la Mesa Directiva, diputado Norberto Sánchez Nazario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero Ruis.

Se solicita al ingeniero Luis Ruiz Hernández permanecer en la Tribuna, a efecto de dar respuesta a las preguntas que se le formularán a continuación.

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

En términos del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, harán uso de la palabra a nombre de sus respectivos grupos parlamentarios desde su curul por un tiempo máximo de 5 minutos para formular sus preguntas al

ingeniero Luis Ruiz Hernández, las siguientes diputadas y diputados: Diputado Alejandro Ramírez Rodríguez, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputada Carmen Peralta Vaqueiro, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Jorge Schiaffino Isunza, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Jorge Romero Herrera, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional y el diputado Sergio Miguel Cedillo Fernández, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra al diputado Alejandro Ramírez de la coalición parlamentaria Socialdemócrata para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRIGUEZ (desde su curul).**- Gracias, diputado Presidente.

Señor Secretario: De nueva forma sea bienvenido.

No podemos ignorar, señor Secretario, que existen graves problemas que quedan pendientes y por eso quisiéramos que nos responda las siguientes preguntas, cuatro en concreto:

¿Cómo va a resolver el problema tan delicado y grave de la duplicidad de placas del Servicio de Transporte Público?

Dos, ¿A cuánto asciende el Padrón Vehicular del Servicio Público de Pasajeros;

¿Qué se va a hacer con las taxis piratas que se encuentran ocupando los corralones?

Cuatro, ¿En qué apoya la Secretaría de Transporte y Vialidad a un concesionario una vez otorgadas las concesiones para que se brinde un buen servicio en la ciudad de México?

Por sus respuestas gracias, señor Secretario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Alejandro. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz para dar respuesta a las preguntas formuladas. Adelante, ingeniero.

**EI C. ING. LUIS RUIZ HERNÁNDEZ.-** Gracias, diputado Alejandro Ramírez. Con mucho gusto voy a contestar sus preguntas.

Respecto a la duplicidad de placas para el servicio público, desde el inicio de la administración y apegados estrictamente a la normatividad y al programa de la revolución administrativa, se ha depurado día con día el Padrón de Concesionarios de Transporte Público, Colectivo, de Taxis y Particulares, de tal manera que se ha fortalecido el Registro Público del Transporte, que cada vez más tiene una información más veraz, con documentación sustentada de cada una de la concesiones que forman parte del padrón del transporte público.

Con mucho gusto le hago una cordial invitación para que podamos revisar cómo se manejan los padrones y qué hace físicamente el Registro Público de Transporte para salvaguardar este documento que es la seguridad jurídica de los concesionarios.

¿A cuánto asciende el padrón? Estas cifras las señalamos en el documento que les fue entregado, y si me permite vamos a repetirlas. De la Red de Transporte de Pasajeros tenemos 1,400 autobuses; de Transportes Eléctricos tenemos 309 trolebuses; del Metrobús Insurgentes tenemos 97 autobuses, y del transporte concesionado que abarca unidades tipo microbús, autobús y vagonetas son 29 mil 949 unidades; asimismo se taxis se tiene un padrón de 107 mil 702 unidades, que es la que conforma el padrón del Distrito Federal.

¿Qué hacer con los taxis en corralones? Se han remitido principalmente unidades tipo o de la modalidad de taxi, señalamos que eran 21 mil, de estos 14 mil eran irregulares y de estos 14 mil aproximadamente 8 mil permanecen en los corralones ante la imposibilidad de pagar la multa correspondiente.

El estado de esos vehículos en lo general es deplorable en virtud de que son vehículos de modelos anteriores que se utilizaron para dar el servicio de manera irregular y que es más caro liberar el vehículo que dejarlo en el corralón. Hemos

solicitado nosotros a la Secretaría de Finanzas que se chatarricen estos vehículos, para evitar que vuelvan a la circulación ya sea operando bajo el mismo esquema de irregularidad, que contaminen o que las refacciones se comercialicen en el mercado negro y éste tenga un efecto contradictorio con otras unidades.

¿En qué se apoya a los concesionarios una vez que tienen una concesión? En este momento uno de los programas prioritarios para el gobierno de la ciudad es la modernización del parque vehicular y se está apoyando a los concesionarios de servicio colectivo con 100 mil pesos a cada concesionario para el enganche de una nueva unidad autobús, a cambio de que chatarrice la vieja unidad. En el caso de los taxis se da un apoyo de 15 mil pesos también a cambio de que chatarricen su unidad.

Este esquema nos ha permitido avanzar, señalábamos en el caso del servicio colectivo, a 4 mil 200 unidades. Aquí lo importante es el número de gente que se ven beneficiadas con estos apoyos, que asciende a 2.9 millones para el caso de colectivos y un poco más de 700 mil para el caso de los taxis.

Gracias, diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica, se concede el uso de la palabra al diputado Alejandro Ramírez, hasta por 3 minutos. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRÍGUEZ.- (Desde su curul)-** Gracias, diputado Presidente.

Muy amable, señor Secretario, en contestar estas preguntas.

Precisamente la primera era en el sentido prácticamente de la duplicidad de placas. Con gusto, señor Secretario, le hago llegar en estos momentos un expediente que actualmente un ciudadano, Antonio Gutiérrez Liceaga, quien obtuvo su concesión legalmente, se ve obligado a ampararse debido a que sus placas se encuentran retenidas en una agencia ministerial, ya que dichas láminas no le fueron entregadas y aparecieron en poder de otras personas quienes intentaban venderlas de manera ilícita. Por lo tanto lo vuelvo a reiterar, es un

problema muy grave, muy serio y qué bueno que lo están depurando, pero vale la pena que se enfatice aún más en este problema, porque no es posible que siga ocurriendo precisamente esta duplicidad no solamente de dos, de tres, cuatro, cinco o más duplicidad de placas.

Por otra parte también es importante recalcar respecto a la pregunta en ¿cuánto asciende el padrón vehicular del servicio público de pasajeros? Para 1986 el padrón ascendía a 112 mil vehículos aproximadamente con placas azules consecutivas. Posteriormente en 1987 al cambio de matrícula, se crearon las diferentes modalidades, "L" para los taxis libres, "S" para los taxis de sitio y números para las rutas de microbuses, actualmente existen 112 rutas.

Las placas comienzan con el número de ruta en el caso de los microbuses, poner un ejemplo, del 001-01. En este mismo año se redujo el padrón a 67 mil taxis libres, 30 mil microbuses, 10 mil taxis de sitio, 3 mil 500 taxis del aeropuerto de la Ciudad de México con placas federales que fueron canjeadas por las placas locales que se tenían. Si el padrón asciende aproximadamente a 104 mil vehículos, entonces las cifras no concuerdan. ¿Por qué están entregando la matrícula "L" 98 mil, ya que si sumamos 30 mil placas más de microbuses, 10 mil placas de taxis de sitio, entonces la cifra ascendería a alrededor de 138 mil.

Por eso es muy importante, como lo vuelve a decir usted, señor Secretario, que se sigan depurando estas circunstancias, pero fundamentalmente atender esta grave problemática que es una atenta y cordial solicitud que le hace esta Asamblea Legislativa.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. Tiene el uso de la palabra la diputada Carmen Peralta, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos. Adelante, diputada.

**LA C. DIPUTADA MARIA DEL CARMEN PERALTA VAQUEIRO (desde su curul).-** Gracias señor Presidente.

Señor Secretario, debe estar consciente de los datos duros que reflejan la necesidad clara de este servicio. Le recuerdo algunas cifras trascendentes: para el 2005 el total de pasajeros transportados en el Metro fue de mil 440 millones 744 mil 414 usuarios; el total de energía consumida estimada fue de 922 millones 792 mil 597 kilowats; la Estación de menor afluencia fue Santa Anita, Línea 4, con 596 mil 438 usuarios; la Estación de mayor afluencia fue Indios Verdes, Línea 3, con 46 millones 329 mil 629 usuarios; existen en servicio 176 mil 771 kilómetros de la red y se recorrieron 38 millones 922 mil 414 kilómetros.

Si tomamos en cuenta los datos que se exponen, debemos estar conscientes que la demanda de este servicio es real y a la fecha no se ha satisfecho, ya que la creación de más Líneas es una realidad que no se ha superado ni en el corto plazo ni largo plazo.

Dotar a la población de servicios de transporte público de la más alta calidad debió ser su prioridad, por lo que considerando lo señalando en nuestro posicionamiento y en su informe, es procedente que nos conteste lo siguiente:

¿Cuáles fueron las razones que motivaron a la SETRAVI a dejar de considerar en sus programas la construcción de nuevas Líneas del Metro?

¿Si tuvieron un excedente en el primer semestre de este año, por qué no se realizaron las obras necesarias para ampliar la capacidad del servicio del Metro?

La última, ¿cuáles fueron las acciones concretas que se realizaron para satisfacer la necesidad de transporte en todas las zonas de la ciudad en que no existe Metro y que afectan a miles de usuarios?

Es cuanto, señor Presidente.

Gracias por sus respuestas, señor Secretario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputada Carmen Peralta. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz para dar respuestas a las preguntas formuladas.

Adelante, ingeniero.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNANDEZ.-** Sí, como no, diputada Carmen Peralta, compartimos sus inquietudes.

En el caso del Metro, la Secretaría de Transporte y Vialidad en un esquema general de planeación no lo ha desechado, por el contrario el Programa Integral de Transporte y Vialidad lo prevé y el Programa Maestro del Metro que está todavía vigente y cuya versión última es de 1996, también lo contempla.

Hemos señalado también, que en un marco general de planeación se está considerando como elemento estructurador del transporte en la ciudad y en la zona metropolitana, que es necesario que haya ferrocarriles suburbanos, que haya corredores de transporte local, que haya corredores de transporte metropolitano, y desde luego, ampliaciones o en su caso en la medida de que los recursos se pueda contar con ellos, también de líneas del Metro.

En términos de criterio general, los ferrocarriles suburbanos al norte, las ligas con el Estado de México con Metrobús, los corredores locales también con Metrobús y en la parte sur atenderla con transporte masivo, la Línea 12, y estudiar los corredores básicamente de Tláhuac y Ermita, en donde las demandas de pasajeros tienen un orden de importancia superior a los 300 mil pasajeros por día.

Es importante señalar, cuando hablamos de corredores de transporte y que señalamos que pueden ser de tipo Metrobús, esto es en términos de operación, sin embargo este sistema es flexible en cuanto a su infraestructura, en cuanto al tipo de vehículo que se puede utilizar, sea autobuses largos, sea autobuses articulados, sea tranvías o trenes de mayor capacidad, trenes ligeros o inclusive vehículos de piso bajo como el que se proponía en la Avenida del Paseo de la Reforma.

¿Qué se ha hecho para satisfacer las necesidades de transporte? Un diagnóstico duro y concreto sería que en términos de transporte colectivo y masivo, la demanda se encuentra satisfecha, el transporte es suficiente en el Distrito Federal, aunque no es eficiente, diría es suficiente pero ineficiente en algunos casos. Es decir, si hablamos del Servicio de Transporte Colectivo Metro, de la Red de

Transporte de Pasajeros y de Transportes Eléctricos, no podríamos hacer ese señalamiento de ineficiencia.

En el caso del Servicio Colectivo, responde a las condiciones de organización de estos concesionarios, y estos servicios se podrán reestructurar a partir de que tengamos un sistema masivo, como el que estamos señalando. Un ejemplo muy claro, en la Avenida Insurgentes fue posible hacer una reestructuración de todos los servicios que circulaban sobre la avenida y/o que llegaban a la terminal, a partir de que se implementó el servicio. No es posible hacerlo antes.

Espero haber podido contestar sus preguntas y si no, estoy en la mejor disposición de que nos podamos reunir y comentarlos o remitírselas por escrito.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos, a la diputada Carmen Peralta. Adelante, diputada.

**LA C. DIPUTADA MARIA DEL CARMEN PERALTA VAQUEIRO (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

No me quedó la verdad clara la pregunta de la SETRAVI, que por qué no ha hecho nuevas líneas en el Metro y también la pregunta que le hice de que por qué no se realizaron las obras necesarias para emplear el Metro, si hubo un excedente. La verdad no me respondió.

Yo creo que deja a esta ciudad en deuda por no eficientar los sistemas del Transporte Colectivo, específicamente el Metro, y esta deuda desgraciadamente implica el aumento en los niveles contaminantes, lo que se refleja directamente en la pérdida y menoscabo de la salud de los habitantes y disminución de los recursos naturales tan necesarios para la calidad de vida de la población.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputada Carmen. Se concede el uso de la palabra al diputado Fernando Espino, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO (Desde su curul).**- Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario:

Cuando usted se refiere a la adquisición de 45 trenes del Metro y su costo, omitió indicar que se adquirieron sin pilotaje automático y que se les aplicaba un equipo de tecnología rebasada, que fueron quitados de los trenes adquiridos hace más de 20 años, lo que ha creado problemas para que el pilotaje automático sea bien ensamblado.

¿No hubiera sido mejor o más conveniente adquirir el pilotaje automático con la tecnología de punta de los mismos trenes? ¿Cuál fue el costo real de cada uno de los carros de los trenes adquiridos? ¿A cuánto asciende la deuda pública del Metro y a qué rubros se refiere?

El problema de la falta de refacciones y herramientas que afectó al Metro y que hoy exige que se trabaje a marchas forzadas para recuperar su eficiencia parece ser también una constante en las demás empresas de transporte que dependen del Gobierno del Distrito Federal, especialmente me refiero a la red de transporte de pasajeros RTP y la del servicio de transportes eléctricos y Metrobús, mismas que también tienen problemas serios para darle mantenimiento a sus unidades. ¿Qué se está haciendo para resolver este problema, señor ingeniero?

Sobre el Metrobús, qué es cuestión técnica no de descalificaciones, menos de chismes, independientemente de que el metrobús es un servicio que no resuelve los problemas de la Ciudad de México y en cambio los agrava por circular en carriles confinados que disminuyen la capacidad de circulación en vialidades primarias, además de ser altamente contaminante, más de 500 partes por millón de azufre, cuando en otras partes del mundo son nada más 30, usted lo sabe, señor ingeniero. Quiero o quisiera que nos dijera cuál es la situación jurídica de esta empresa, porque primero se dijo que sería una concesión para quienes operaban las rutas de los microbuses que circulaban por la Avenida de los Insurgentes, pero resulta que el Gobierno sigue haciéndose cargo de su operación

y mantenimiento, gastando millones y millones de pesos del Erario Público. ¿Podría aclararnos estos conceptos, señor ingeniero?

Entre los múltiples problemas que aquejan a esta Ciudad de México se encuentra indudablemente el aumento desmedido de los taxis piratas, que en los últimos años crecieron tanto que parecen que han rebasado a los que prestan el servicio legalmente y que constituyen un alto porcentaje del espacio utilizado por la delincuencia. ¿Por qué no se ha hecho algo al respecto para evitar la tolerancia de quienes evaden la legalidad? ¿Debe ser la ciudad un rehén de quienes se sienten protegidos para actuar al margen de la ley? ¿Cómo y cuándo se piensa concretar el programa de reordenamiento del transporte público concesionado que circulaba por Insurgentes y que ahora lo hace por las vialidades secundarias de las colonias aledañas por donde circula el metrobús?

Otra pregunta, señor ingeniero: ¿Del parque vehicular del Gobierno del Distrito Federal, cuántos cumplieron ya los 10 años de servicio de antigüedad y cuándo se van a renovar los mismos?

Muchas gracias por sus respuestas, señor ingeniero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz para dar respuesta a las preguntas formuladas. Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNÁNDEZ.-** Sí, cómo no, diputado Fernando Espino, con mucho gusto voy a tratar de comentar los cuestionamientos que usted me está realizando.

Primero del parque vehicular del Gobierno del Distrito Federal. En lo que se refiere a la RTP renovó el total de su parque vehicular desde el principio de esta administración de manera paulatina, de tal manera que tiene 1 mil 240 unidades nuevas del modelo 2001 a la fecha y 30 unidades tipo Metrobús, 30 unidades articuladas tipo Metrobús que también son nuevas.

El ordenamiento del transporte colectivo requiere de un esquema estructurador, tal y como lo es el Metro, por eso es que los principales destinos de los servicios colectivos son precisamente a las estaciones del Metro. ¿Qué se requiere? Que el sistema en términos reales, que los sistemas de transporte masivo o los de semimasivo complementarios se construyan y a partir de ellos reorganizar el transporte.

¿Qué es lo que hace falta a esta ciudad? Infraestructura para el transporte público para poder ordenarlo y para poder reestructurarlo.

Es decir, en el caso, vuelvo a manera de ejemplo, del Metrobús Insurgentes, por qué es posible ordenarlo. Primero porque eran 352 unidades las que operaban sobre Insurgentes, que competían por el pasaje y que tenían todos los problemas de circulación que nosotros conocemos y las quejas continuas de los usuarios. ¿Qué permitió este sistema? Ordenarlo. ¿Qué permitió este sistema a partir de él? Estructurar las rutas que llegan hacia Insurgentes, que llegan hacia Doctor Gálvez y que ya no utilizan la Avenida de los Insurgentes. ¿Esto qué es? Que requerimos de un sistema estructurador para poder reorganizar estos servicios.

De los taxis piratas, repito las cifras, 4,296 vehículos irregulares remitidos a corralón. Efectivamente si ésta fuera la solución el problema ya se hubiera resuelto.

El otorgamiento de concesiones por sí solo no resuelve este problema. El servicio de taxis tiene diferentes características también de operación. Hay taxis libres, hay taxis de sitio, hay taxis ejecutivos en hoteles, hay taxis ejecutivos en terminales, con la posibilidad de hacer servicios enlazados desde el estado de origen. También se ha señalado aquí, hay vehículos o taxis denominados de la montaña, que tienen una característica especial, que responden a una zona específica de operación.

Si se concesionan en los términos como está la normatividad actualmente se corre el riesgo de reciclar el problema, de resolverlo temporalmente, ¿por qué?, porque

los servicios irregulares están focalizados en ciertos horarios, en ciertas zonas y atendiendo a ciertos servicios que el servicio regular no lo hace.

En la medida en que los concesionáramos por ejemplo a los taxis de la montaña el efecto es que empiezan a ofrecer servicios y a bajar hacia el centro de la ciudad, descuidando los servicios que lo originaron. Entonces, es importante que estos servicios se regulen y permanezcan atendiendo el mercado que generó la necesidad. Para ello hemos propuesto a la Asamblea Legislativa revisar el marco normativo y revisar la posibilidad de que se modifique el régimen de concesión por permiso para que se adecuen estos servicios a las condiciones reales de la demanda.

Respecto al Metrobús cuál es la función del organismo. Es una función eminentemente reguladora por parte del Gobierno del Distrito Federal, lleva a cabo la programación de los servicios, la supervisión de los servicios y vigilar que los programas de operación se cumplan. Hay dos operadores de este servicio, uno es RTP y la otra es la empresa Corredor Insurgentes S.A. que conformaron los concesionarios que trabajaban en ese lugar.

El esquema de operación es totalmente diferente; los operadores cobran por kilometraje recorrido de acuerdo a los programas de operación y el organismo Metrobús elabora los programas y vigila que estos se cumplan para que el órgano fideicomiso que concentra los recursos que ingresan al sistema haga los pagos correspondientes a las empresas operadoras.

Con respecto hacia el Metrobús es una solución técnica adecuada, categóricamente decimos que sí. Cada uno de los sistemas de transporte tienen una cierta capacidad; el Metrobús responde a demandas de 250 mil, hasta 350 mil pasajeros este tipo de sistemas, con una inversión mínima y muy diferente a que si se hubiera construido Metro.

En la Avenida de los Insurgentes haber implementado un servicio de Metro habría implicado una inversión de más de 10 mil millones de pesos.

En el caso del Metrobús se invirtieron 346 millones de pesos en infraestructura, 65 millones en equipamiento, 257 millones en autobuses para un total de 667

millones: De este presupuesto, los 257 millones correspondiente a los autobuses parte de ella es a cargo de los concesionarios que los compraron. El equipamiento que tiene que ver también con el Sistema de Recaudo, también no fue inversión directa por parte del Gobierno del Distrito Federal; es decir, hay una desproporción importante en la aplicación de recursos para la atención de la misma demanda; por lo que en estos casos es recomendable la implantación de sistemas de capacidad intermedia, no necesariamente el Metro.

El Metro efectivamente en algunas de las líneas, como la Línea 4, la Línea 5, la Línea 7 y la Línea 6 tiene volúmenes de pasajeros transportados menores que esta cantidad.

Con respecto al Metro, le podemos comentar que el Sistema de Pilotaje que se adquirió no ha dado ningún problema y es compatible con el sistema que se tenía; por lo que técnicamente se justifica esa adquisición.

Gracias, diputado Espino.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica se concede el uso de la palabra al diputado Fernando Espino, hasta por 3 minutos. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO (desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario: Me deja un poco más confuso, porque según su explicación dice que las operadoras de los metrobuses son los que recaban el dinero por la venta de los boletos y que el gobierno pone el gasto, o sea pone el dinero para que ellos operen, dinero lógicamente que es del pueblo. No entiendo muy bien esta operación que se hizo en su momento.

Lo del Metro, señor ingeniero, no hay discusión, el Metro es para toda la vida, no es contaminante, no necesariamente se pudo autorizar un Metrobús, digo, esto es cuestión de técnica, no es asunto político. Yo creo que hay otros medios de transporte ecológico, limpio, eléctrico y no a través de combustión interna, en donde le estoy diciendo que se queman como mínimo 500 partículas de azufre,

que eso es muy elevado y usted lo sabe, no estamos pues de ninguna manera discutiendo la parte política y la conveniencia política.

El Metrobús cada año o cada dos años tiene que cambiarle el motor, pero esto ya sería cuestión de otra discusión.

Señor ingeniero: A nosotros integrantes del Partido Nueva Alianza sí nos interesa muchísimo sentarnos a platicar con usted, dialogar, analizar a fondo lo que es el transporte en la ciudad de México y la zona metropolitana.

Nos interesa el cambio de opiniones siempre dirigido desde el punto de vista técnico y no político; de ahí que también le tomamos la palabra para que nos invite lo más pronto posible y podamos visitar los almacenes donde guardan las herramientas, refacciones del Metrobús, de RTP y del servicio de tranvías, así como los talleres que usted me dice que están en perfectas condiciones tanto de RTP, Metrobús como Transportes Eléctricos.

Lo del Metro, desafortunadamente, nunca se ha parado usted en el metro y a lo mejor tendrá tiempo ya que no lo utiliza.

Gracias por su invitación, señor ingeniero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra hasta por 5 minutos al diputado Jorge Schiaffino Isunza, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JORGE FEDERICO SCHIAFFINO ISUNZA.- (Desde su curul)**  
Gracias, señor Presidente.

Señor ingeniero Luis Ruiz:

Seguramente mucho de lo que aquí le hemos dicho el día de hoy no es su responsabilidad, no es su responsabilidad sólo directa; su antecesor, el señor Garduño dejó mucho que desear como funcionario.

La verdad es que la ciudad es un caos, hemos intentado escoger tema y ninguno da los 5 minutos. Los microbuses, que mi compañero Marco Antonio García le manejaba que usted no se refirió a ellos en su intervención, son un desastre, no

hay orden, andan en tercer carril, no tienen licencia, andan sin luces, se meten al Periférico, se esconden de las patrullas; ahí sí los entendemos, también nosotros nos escondemos.

El Metro, que era orgullo de los capitalinos, por lo pronto ya no se volvió a hacer un centímetro de Metro. Usted dice que se hizo el Metrobús porque ya se llenó y porque en Insurgentes hubiera salido más caro; pues era preferible. Usted sabe que en esta ciudad no hay una obra que no se la coma la ciudadanía al día siguiente.

Hicieron el famosísimo segundo piso, que es un monumento al cemento, y evidentemente se llena, no porque tenga la aceptación o no de la gente, porque es necesario. Todas las obras en esta ciudad son necesarias, pero hay que hacer estudios y priorizar. El Metro tenía un estudio maestro que contemplaba estacionamientos; si se hubiera seguido ahorita no sería tan próspero el negocio de las grúas, por ejemplo ni tendríamos el caos que hay en la ciudad que no se puede circular. Si no existieran los celulares, cuántas horas-hombre se perderían en toda la ciudad con el caos que existe.

Algo que no le comentó usted a mi compañero Fernando Espino es lo del pilotaje automático, que no nada más termina en que si costó o no. Cuando empezó este gobierno, ustedes con su afán de descalificar al anterior dijeron, ustedes como gobierno, no usted precisamente, no sé en dónde estaba usted en ese entonces, pero se dijo que el gobierno de la ciudad había adquirido carros para el Metro más baratos de los que había comprado el ratero de Oscar Espinosa. Pues pasaron los años y los carros se quedaron encerrados, porque lo que no le dijeron ustedes a la gente es que esos carros no tenían pilotaje automático y esos carros no estaban adecuados electromecánicamente para las vías que teníamos.

Lo mismo les está pasando con el metrobús, hicieron un Metrobús apresurado, en un lugar que el Banco Mundial, se donde se fusilaron además el proyecto y que me parece que no han pagado, les dijo que no era viable. Ah, pero había que atravesar Insurgente porque era una obra de carácter electoral. No les dijeron, cuando hicieron el Metrobús, que el lugar confinado donde caminan los

camionzotes se iba a hundir, no les hubiera dado tiempo de hacer los hoyos que están haciendo antes de las elecciones, ahora estamos sufriendo los capitalinos y los que conocen y vienen a la ciudad, que estamos sufriendo que apenas están preparando el terreno para que circule el microbús, que por cierto ya se están achatarrando.

Por donde le busquemos al transporte hay conflicto y no hay voluntad de hacerlo. Usted nos dice en su intervención que se benefició la planeación estratégica. ¿En qué consiste esa planeación estratégica? ¿En que circulen por uno o por otro lado, a una hora o a otra hora los camiones de carga? ¿La planeación tiene que ver con que Cuauhtémoc se haya convertido en la extensión de la carretera México-Querétaro, la salida hacia el sur, hacia el poniente o hacia el oriente? ¿Consiste en que la avenida Revolución, en que Patriotismo, en que el Eje Central, en que todas las grandes avenidas ahora tengan a todas horas circulación? ¿Ya no tiene que ver con que se había prohibido la entrada al Periférico de camiones de carga, por ejemplo, a determinadas horas? ¿Ya no tiene que ver con que la zona de carga que se había ya separado de las horas pico en el Centro, ya no tiene ninguna regulación? Ya se me volvió a acabar el tiempo y apenas estaba yo empezando.

Lo de los taxis piratas que tanto aquí se ha dicho, ¿qué injerencia tiene le señor Garduño con los liderazgos de los panchos villas que tienen cerca de 11 mil taxis, con Francisco Hernández Garduño, que se apellida por cierto igual, seguramente es una coincidencia, que tiene 3 mil 500 taxis; los 2 mil taxis irregulares de Raúl Juárez, que por cierto lo debe conocer porque fue funcionario; de los 4 mil taxis irregulares de Miguel Flores Flores; de los 9 mil 500 taxis piratas que existen y que son liderados por dirigentes del PRD, qué vínculo hay del señor Garduño con esos taxis que además son los que se llevan la mayor cantidad de recursos, cuesta 25 mil pesos tener un taxi pirata y tener un taxi regular 200 mil, y es una cantidad impresionante de recursos.

Muchas gracias, aquí ya hay, Presidente, quien me dice del tiempo. ¿Los recursos que generan, que son más de 4 y medio millones de pesos a la semana, a dónde

van? Son muchas preguntas, señor ingeniero, de las cuales usted evidentemente no es responsable, pero quisiéramos saber básicamente, el señor Garduño, que ahora no sabemos dónde ande, por fortuna ya no está ahí y tampoco nos dijo del Instituto del Taxi, a ver si usted sabe qué pasó con el Instituto del Taxi, que era un documento a la corrupción y que por ahí por arte de magia desapareció.

Muchas gracias por sus chiflidos.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz para dar respuesta a las preguntas formuladas por el diputado. Adelante, ingeniero.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNANDEZ.-** Como no, diputado Schiaffino.

Quise encontrar en todos sus argumentos alguna pregunta y no la encuentro. Al igual respetuosamente y seriamente, al igual que los demás compañeros, lo invito a que valoremos sus propuestas, que las sometamos a un análisis técnico y financiero, como señalaba el señor Espino, para ver qué es lo que usted está aportando para la Ciudad.

Sí le puedo decir algo que es muy importante: estamos remando contracorriente en esta Ciudad y lo que usted llama un caos, no se originó en esta administración ni hace 10 años.

Hay dos aspectos, señores, que son importantes en la evolución del transporte en esta Ciudad. El primero se da en 1981 con la municipalización del transporte, y el segundo se da en 1995, en abril, con la quiebra de la Ruta-100. ¿Qué pasó en esos dos eventos?

Retrasamos al transporte en la Ciudad por más de 30 años o más de 40 años. El llamado pulpo camionero al menos tenía una cultura empresarial y un servicio organizado de transporte, con sus deficiencias porque no todos los sistemas son óptimos, todos tienen sus ventajas y sus desventajas.

Del 81 al 95, todos estos años que pasaron, se fue fortaleciendo un servicio en la Ciudad que al momento de quebrar dio origen a lo que ahorita cuestionamos que son los microbuses, el servicio colectivo, que presta servicio en la Ciudad y ahora

nos espantamos porque están atomizados, porque son asociaciones civiles y porque no tienen programas ni una infraestructura para poder prestar el servicio de empresas que seguramente si se les hubiera dado otro manejo, ahorita estaríamos efectivamente no celebrando el caos, sino festejando un buen sistema de transporte.

Eso es todo y estoy a sus órdenes, diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos, al diputado Jorge Schiaffino. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JORGE FEDERICO SCHIAFFINO ISUNZA (Desde su curul).-** Gracias.

Señor ingeniero. Estoy hablando muy seriamente yo también y con toda seriedad está usted confundido. Me invita a que analicemos mis propuestas. No, no le hice ninguna propuesta, no le hice ninguna propuesta, le hice preguntas: ¿Qué pasó con el micro que andan por todos lados sin luces en el Periférico, no hay un orden? ¿Qué pasó con el Metro que no se hizo? ¿Qué pasó con los estacionamientos? ¿Qué pasó con el Metrobús que primero se hizo la infraestructura y luego el piso? Son preguntas que a lo mejor usted no advirtió porque me faltó hacerle la interrogación, pero son preguntas; propuestas no le hice.

También le pregunté: ¿Cuál es el vínculo del señor Garduño con los microbuses, con el problema de los microbuses y los taxis? Porque mire usted, aquí lo tengo retratado en una reunión donde apoyó a uno de los plantones en Los Pinos y justamente quienes lo acompañan, aquí se lo dejo ahorita en su lugar, son puros dirigentes de los taxis piratas, por eso le pregunté: ¿Qué pasó? ¿Dónde estaba?

Sí queremos contribuir desde luego, dice usted que el caos no se generó hace 9 años. Pues claro que no, por si usted no lo recuerda, no sé dónde vivía, hace 9 años había un reglamento para que la carga se hiciera a determinadas horas en la ciudad; hace 9 años había un reglamento para que no circularan camiones de cierto tonelaje por las avenidas que son las más importantes; hace 9 años se

regulaba el transporte, en efecto se hizo la quiebra de Ruta-100, que por cierto ahí los tiene usted afuera, no sé que le quieran reclamar, porque si se hizo la quiebra de Ruta-100 en el año de 1995, pues usted no les ha resuelto nada, ahí están afuera, tampoco somos nosotros los que vamos a abanderar su demanda, no tenemos esa costumbre.

Le quiero decir que con seriedad le he planteado el caos que vive la ciudad porque nuestros representados, los que ustedes dicen que son poquitos, los que votaron por el PRI, tienen derecho a saber por qué vivimos en una ciudad que ya no tiene viabilidad; quieren saber por qué tenemos una ciudad que los asalta en los altos porque no caminan los coches y se van muertos de risa los pillos; quieren saber qué va a pasar con ellos, que ahora tienen que salir 5 horas antes para poder llegar a su trabajo y producir.

Fueron preguntas, señor ingeniero, serias, que las combine con la porra que trajo usted que es la nómina de la SETRAVI, eso no quiere decir que no sean serias.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor diputado. Tiene el uso de la palabra el diputado Jorge Romero, del grupo parlamentario Partido Acción Nacional, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA (Desde su curul).-** Muchas gracias, señor Presidente. Muy buenas tardes, ingeniero.

Mire señor ingeniero: El posicionamiento de mi partido hecho está y lo suscribo. Yo por mi parte tengo que hacerle preguntas, pero quisiera decirle:

Señor Secretario, no es posible que ni tanto usted como su Jefe Alejandro Encinas, vengán a este Recinto a decir y con toda holgura además, de las maravillas que se han hecho en materia de vialidad y transporte, cuando todos aquí sabemos, señor Secretario, porque usted antes que ser Secretario es ciudadano, que si un tema para la ciudadanía ya se ha convertido en intolerable,

en un tema de irritación social, es el de desplazarnos en esta ciudad, señor Secretario, y señor Secretario, usted lo sabe.

Yo tengo que hacer las preguntas, quisiera decir que no se apure, que yo voy a hacer preguntas de vialidad y de transporte; si quiero hacerle preguntas de su fe, de su ideología, de qué páginas de Internet, bueno de cuántos planetas hay en este sistema, ya será en otra ocasión en la que vengan al caso.

Mire, señor Presidente, yo lo primero que le quiero preguntar, yo lo primero que le quiero preguntar, ingeniero, es si ya se dio cuenta usted como Titular de la Secretaría del nivel de corrupción que existe en la SETRAVI, y no lo digo yo, lo dice su Contralora y su cuate Bernardo Bátiz.

Miren, ellos dicen, que en estos últimos años ha habido 81 funcionarios públicos de la SETRAVI que han incurrido en más de 60 mil irregularidades, sobre todo en la expedición de licencias tipo A. ¿Qué ha pasado con los 9 millones de pesos que quién sabe a dónde se fueron, señor Secretario, para expedir estas licencias y que les costó a ustedes cerrar los módulos de expedición de estas licencias en las delegaciones Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztapalapa? Esa es una pregunta, ¿qué pasó con ese dinero y qué ha pasado con esos 81 servidores públicos?

Mire, señor Secretario, nada más como comentario, nada más como comentario, señor Secretario, aquí en la Cámara de Diputados, con derecho a voz, mire señor Secretario, eso en el Código Penal, que la gente se asocie para planear y ejecutar delitos, se llama delincuencia organizada. Ahí se la dejo.

Mire, señor Secretario, en términos administrativos, señor Secretario, yo quisiera preguntarle por qué si es su obligación según la Ley de Transparencia Local, publicar todo contrato de obra de adquisición y de arrendamiento, no ha publicado uno solo en su página de Internet en el año 2006. Mire, señor Secretario, si estuviéramos en febrero se la creo. Estamos acabando octubre, no ha publicado un solo contrato en su página de Internet a la orden de cualquier Lap Top aquí.

Mire, señor Secretario, yéndonos más al fondo. En este programa que ustedes tanto presumen en su informe y ahorita dicho por usted en su programa integral de

vialidad y transporte 2001-2006, yo no sé si usted esté consciente que no cumplieron ni el 10 por ciento de lo que ahí ofrecían.

Miren, su lema de campaña fue “primero los pobres” y su principal objetivo de ese programa fue el asegurar la movilización de la ciudadanía con un desarrollo sustentable. Yo creo que aquí ya siempre se dijo y un millón de veces, de primero los pobres no se hizo nada y de desarrollo sustentable ni de reojo lo voltearon a ver. Yo quisiera preguntarle, señor Secretario: ¿Por qué si ustedes en ese programa fueron los que definieron como principal problemática en materia de vialidad y transporte el que la ciudadanía ya no use los medios de transporte de mayor capacidad y de menor impacto vial, como son el Tren Ligero, como son el Trolebús, como son el Metro, cuando ustedes fueron los principales en boicotear estos sistemas, señor Secretario?

Mire, usted disminuyó en un 20 por ciento el parque vehicular del trolebús, si antes había 10 trolebuses ahora hay 8, y supuestamente es lo que más ustedes tienen que fomentar.

Como ya se dijo un millón de veces, lo único que se hizo, señor Secretario, para ampliar el Metro fue un estudio de demanda para ampliar el Metro, y sabe qué, señor Secretario, no se requiere de mucho análisis para saber que los pobres que ustedes definen, lo que más usan es el Metro.

Yo quisiera preguntarle, señor Secretario: ¿Qué pasó en términos del mantenimiento con el tren ligero? Señor ingeniero, ahí hubo muertos, hubo gente que se murió por falta de mantenimiento al tren ligero, eso ya ni siquiera es administrativo, señor Secretario, eso ya es penal.

En fin, como dijera el tocayo Schiaffino, pues aquí es muy poco el tiempo, para usted no para contestar, pero mire, yo quisiera preguntarle: ¿A los taxis piratas los combaten, señor Secretario o los apoyan? Yo quisiera de verdad preguntárselo: ¿Es ético, ingeniero, que a los que son taxis regulares que contribuyen fiscalmente, que pagan sus derechos, los quasi obliguen a renovar sus unidades si son menores a un modelo de 1995 y a los taxis piratas hasta los convoquen a sus plantones y a sus manifestaciones, eso es ético, señor

Secretario? Entonces a los que hacen las cosas bien y pagan sus derechos ustedes más los oprimen, a los demás es cuestión de que pasen en firme en una manifestación.

Mire, señor Secretario, han oído ustedes, estoy seguro, hablar de Trocasas In. S.A. de C.V., y como, solicito, señor Presidente, si me puede quitar 1 minuto de mi réplica.

**EL C. PRESIDENTE.-** Sí, adelante. A ver, por favor, al público, por favor, absténgase de hacer.

Adelante.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA (Desde su curul).-** Muchas gracias.

Tengo 1 minuto más.

Mire, señor Secretario, yo quisiera preguntarle: ¿Por qué si usted declaró desierta la licitación pública para los bolardos del Metrobús, por qué después lo adjudicó directamente a una empresa que perdió esa licitación?

Yo quisiera que también me conteste si ustedes sabían que Trocasas In. S.A. de C.V. está infraccionada por la Delegación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de México, y por qué si está infraccionada por mentir en declaraciones fiscales ustedes le dieron esa adjudicación directa.

Por último y más importante, señor Secretario, y quiero que me responda: ¿Señor Secretario, por qué si a los 15 días de instalados esos bolardos fueron una, perdón la palabra, porquería, y a cualquier paso de cualquier vehículo ni 15 días duraron, por qué a la misma empresa hace 2 meses le acaban de dar el mismo contrato de adjudicación para contratar esos bolardos? Ya estaba comprobado que no sirvieron y ustedes otra vez los volvieron a contratar.

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz Hernández para dar respuestas a las preguntas formuladas. Adelante, ingeniero.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNÁNDEZ.-** Primero felicitarlo, joven diputado, es usted un excelente orador.

Punto número uno, relacionado con qué hemos hecho para combatir la corrupción. Hay un programa que se señala en el informe y que repetí en la lectura, que se llama Programa de la Revolución Administrativa. ¿Qué implica? Un trámite menos, una posibilidad de corrupción menos o un trámite simplificado al máximo, una posibilidad también de corrupción menos.

El programa a que usted hace referencia para las licencias Tipo A, que es de carácter permanente y que es único a nivel nacional ha expedido 2.9 millones de licencias, es decir se ha quitado la posibilidad en 2.9 millones de trámites de que se preste a situaciones de corrupción.

El personal a que usted hace referencia, es importante señalarlo, no es de la Secretaría, son trabajadores de las delegaciones y están bajo su responsabilidad.

¿Pero qué hemos hecho para evitar esas situaciones? Hay un marco normativo, hay un procedimiento y la Contraloría General y la Contraloría Interna ha tomado cartas en el asunto y le está dando el seguimiento correspondiente para la sanción de esos servidores públicos.

Pero además los módulos de expedición de licencias y control vehicular que dependen de las delegaciones tenían diferentes horarios, diferentes tipos de personal, diferente estructura, diferentes horarios, de tal manera que recientemente se publicó un manual de estandarización de estos servicios en donde se considera desde la selección del personal, un equipamiento, una imagen institucional, un horario y principalmente unos controles que permitan identificar si no al momento en 24 horas que se hace el cruce con la Secretaría de Finanzas, que haya malos manejos en ese procedimiento. Afortunadamente ese tipo de

trámites son perfectamente auditables, hay que identificar quién es el responsable y hay que sancionarlos.

Respecto al avance del Programa Integral de Transporte y Vialidad, las obras de infraestructura vial que se señalaron, el programa de modernización del parque vehicular forman parte de este programa. Solamente en el programa de modernización incluyendo al servicio colectivo, los dos mil, un poco más de 2,200 ó 4,200 vehículos sustituidos, los 60 mil taxis sustituidos, los 45 trenes, las 1,200 unidades de RTP benefician de manera directa, porque la calidad del servicio es diferente, a casi 5 millones de usuarios diariamente. Entonces, sí hay avances en el PITV.

Históricamente no se tiene referente de algún programa de carácter metropolitano concertado efectivamente con el Estado de México en la Federación en donde se tengan recursos, porque éste no es un problema de voluntades, es un problema de recursos y se ha generado un fondo metropolitano por mil millones de pesos, que ya se está trabajando conjuntamente entre estas tres instancias para mejorar el transporte, que también es una consideración del Programa Integral de Transporte y Vialidad.

El tren ligero. Todo accidente es en sí trágico y no deseable. ¿Qué se ha hecho en el tren ligero? Nada más darles un dato duro: tiene una flota de 16 trenes y 15 en operación, ahí se indica el nivel de mantenimiento que tiene y el estado que guardan esas unidades. Yo los invito también a que lo recorramos y que veamos cuáles son las condiciones en las que se ofrece ese servicio.

En el caso de los taxis piratas si se han apoyado o se han combatido, una manera muy rara de apoyarlos es aplicarles los operativos y remitirles más de 14 mil unidades.

Respecto a la Empresa Torcasas que se refiere básicamente a la adquisición de bolardos, yo aquí diría también que hace referencia a una compra, a un procedimiento de adquisición y también pediría que nos remitiéramos a la revisión pormenorizada del caso, porque es auditable e inclusive por esta Asamblea

Legislativa a través de su órgano correspondiente y que revisáramos cuál es el resultado de esa interpretación que usted hace.

Gracias, diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica se concede el uso de la palabra hasta por 2 minutos, al diputado Jorge Romero. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA (desde su curul).-** Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, señor Secretario: No creo que sea justificación para ustedes decir que esas miles de irregularidades se hayan dado en los módulos delegacionales, porque las delegaciones son desconcentradas, señor Secretario y son delegaciones quién sabe de qué partido, es lo mismo, señor Secretario, ahí hay responsabilidad. Punto.

Mire, señor Secretario: A mí me da mucha pena porque más allá de hablar aquí, lo que realmente queremos en esta fracción es saber las miles de preguntas con respecto a su Secretaría y a su gestión. Así es que por supuesto se las haré llegar vía escrito, para que también se puedan contestar vía escrito.

Yo nada más decirle, señor Secretario. Yo creo que en cuanto uno asume un papel, es evidente que a priori lo tenga que defender pero, insisto y lo repito: usted antes que ser Secretario es ciudadano y suscribo lo que se dijera en el posicionamiento, usted sabe que en esta ciudad el tránsito, el desplazarse es imposible, señor Secretario, que hayan estudios o que hayan programas que no se reflejan en que haya una mejor vialidad, pueden seguir siendo los mejores estudios y para eso sirven, para leerlos y ya.

Yo sé que esto va a sonar ridículo, señor Secretario, pero espero que nada de esto se haya tomado personal. Yo le agradezco la chuleada de que sea un buen orador, en fin, cualquier día de estos lo invito a comer.

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado.

**EL C. DIPUTADO JORGE TRIANA TENA (desde su curul).**- Señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.**- ¿Con qué objeto?

**EL C. DIPUTADO JORGE TRIANA TENA (desde su curul).**- Gracias, diputado Presidente.

Hace unos momentos usted hizo una moción, un llamado al respeto a este Recinto a los señores invitados del Secretario que han venido con mucha enjundia, con mucha energía a esta comparecencia, en especial hay una persona que le está faltando al respeto no sólo a este Recinto, sino a usted y a su autoridad, porque ya le advirtió que de no guardar compostura será retirado del salón de plenos y le ha importado un pepino y sigue gritando e insultado.

Le pido por favor que aplique el reglamento y que sea retirado de inmediato. Está allá arriba y es de bigote y está levantando la mano en este momento. Exigimos respeto y usted también exijase un poquito de respeto. Dignidad por favor, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.**- Muchas gracias, diputado.

Mire, esta Presidencia con fundamento en los artículos 36 fracciones II, IV y XVIII de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y 114 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, solicita al personal de Resguardo desalojar a los asistentes que estén perturbando los trabajos y orden de la presente sesión. Muchas gracias.

Tiene el uso de la palabra el diputado Sergio Cedillo, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ. (Desde su curul).**- Gracias, señor Presidente.

Señor Secretario: Sin duda alguna usted encabeza una de las instancias del Gobierno de la ciudad de México que enfrenta un número importante de retos, pero también de rezagos.

Hoy el Metro, el Tren Ligerero, así como las rutas de transporte terrestre, los trolebuses y las distintas arterias viales que cruzan a la ciudad tienen un perfil metropolitano.

Hoy los compañeros diputados que me antecedieron en micrófono fueron insistentes en abordar la problemática del transporte en la ciudad de México, pero se olvidan que hoy el Distrito Federal junto con el Estado de México, Morelos e Hidalgo conforman un conglomerado urbano de cerca de 27 millones de habitantes.

Es por ello, sin dejar de reconocer la inversión sostenida en los últimos 5 años, Secretario, que además es importante destacar que el atraso que se tenía no solamente en materia de infraestructura, sino también de modernización del transporte era el resultado de una visión centralista que veía a la ciudad sin una visión metropolitana.

Por eso también a nombre del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática me gustaría hacerle las siguientes preguntas.

Primero, ya que también los diputados del PAN y del PRI están tan preocupados en dotar a la Ciudad de México por mejor infraestructura y medios de transporte para sus habitantes, me gustaría saber ¿cuál es la inversión que el gobierno federal, así como los gobiernos estatales y municipales han estado realizando de manera conjunta para poder atender esta demanda?

Segundo, y en la preocupación que ya ha mostrado el diputado Jorge Schiaffino, me gustaría también preguntarle ¿cuáles son los programas que el gobierno del Estado de México en materia de regularización del transporte público viene desarrollando de manera conjunta con el de la Ciudad de México?, porque también, y es importante destacarlo, hoy el Estado de México ha tenido un crecimiento caótico en la frontera con el Distrito Federal. ¿Cuáles han sido los programas para poder modernizar, para poder regularizar el sistema de transporte?

Una siguiente pregunta que me gustaría hacerle es ¿cuál es la situación actual del Sistema de Transporte Eléctrico y cuál es el planteamiento que tiene para este organismo en los próximos años?

Por último, ¿podría informar cuáles son los resultados de la revisión de las tarifas del transporte público?

Además haríamos a nombre del Partido de la Revolución Democrática, una invitación, efectivamente un debate técnico y no un concurso de oratoria.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Sergio. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz, para dar respuesta a las preguntas formuladas. Adelante, ingeniero.

**EL C. ING. LUIS RUIZ HERNÁNDEZ.-** Sí, cómo no. Gracias, diputado.

Respecto a la inversión federal que se tiene yo diría de las tres instancias de gobierno en este momento básicamente son dos: una la del Fondo Metropolitano de mil millones de pesos para la encuesta de origen y destino, para unos estudios de planeación del transporte, básicamente de corredores locales, uno al norte del Distrito Federal, otro al oriente del Distrito Federal en la zona de Santa Martha a Los Reyes y de Indios Verdes hacia Ecatepec; unos estudios de tránsito en los accesos de Constituyentes y en los acceso de Indios Verdes, y recursos para la remodelación de los paraderos de Pantitlán y de Cuatro Caminos.

Se tiene también una inversión, y aquí también es importante anotar el dato, del orden de 5 mil 300 millones de pesos en infraestructura para el transporte del ferrocarril suburbano de Buenavista a Cuautitlán para transportar, según lo proyectado por el gobierno del Estado de México y el Gobierno Federal, 300 mil personas, nada más para infraestructura, sin considerar trenes. Esto lo podemos comparar efectivamente contra la inversión hecha para el mismo número de usuarios sobre la avenida de los Insurgentes.

La relación entre el Distrito Federal y el Estado de México en materia de operación de los servicios de transporte es diaria, es permanente, son del orden de 4

millones de usuarios del Estado de México que ingresan diariamente hacia el Distrito Federal, principalmente en las estaciones del metro Pantitlán, Martín Carrera e Indios Verdes.

De aquí la importancia de que la inversión sea conjunta. Si nosotros invertimos en términos reales tanto en las vialidades de acceso como en estos paraderos, el beneficio es conjunto, entonces seguramente la inversión también podría ser conjunta. Nosotros tenemos una relación operativa institucional diaria con la Secretaría Reguladora del Transporte en el Estado de México, y ojalá que también ustedes como Asamblea Legislativa tengan una relación con sus homólogos de manera permanente.

Efectivamente hacia usted referencia a algo muy importante, al crecimiento poblacional que se tiene en el Estado de México. Todos esos grandes fraccionamientos de 10 mil unidades, de 15 mil unidades, de 40 mil unidades impactan a los servicios de transporte en lo específico del Distrito Federal en los puntos de conexión. Baste señalar el caso de la Línea 9 del Metro en donde al llegar a la estación Aragón, en el Distrito Federal, viene saturada y es muy difícil que los usuarios del Distrito Federal puedan acceder en las horas de máxima demanda.

El servicio de transportes eléctricos, ya lo comentábamos, opera 16 líneas con un parque vehicular un poco superior a las 300 unidades, es un servicio también deficitario en términos del número de trabajadores que tiene y el parque vehicular está operando y tiene efectivamente unos costos de operación muy altos.

La revisión de la tarifa conforme a los términos de la Ley de Transporte y Vialidad, en el mes de abril los concesionarios de transporte público presentaron su solicitud y su estudio de incremento de tarifas.

También de acuerdo a los términos de la misma ley, en el mes de diciembre se debe de dictaminar y señalar si va a haber incremento o no, de tal manera que está en proceso de revisión.

Sería todo, diputado. Estoy a sus órdenes.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias señor Secretario. Para réplica se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Sergio Cedillo.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ (desde su curul).-**

El cuestionamiento o la pregunta que haría tendría que ver con la inversión que tiene considerada la Secretaría a su cargo en las zonas con mayor rezago en materia de infraestructura urbana, que son las Delegaciones del suroriente de la Ciudad de México, serían Iztapalapa, Tláhuac y Milpa Alta. Nos gustaría saber ¿cuál es la inversión programada?

También hacer una anotación, hoy han llovido críticas sobre el asunto de la falta de planeación, pero me gustaría nada más mencionar un dato. Hoy el Metro tiene una necesidad de inversión de mantenimiento de manera impresionante porque cuando lo construyeron a alguien se le olvidó checar que en el caso de la Línea A por ejemplo, el proceso de hundimiento que tiene implica una gran cantidad de dinero para su renivelación.

Ojalá, señor Secretario, que no se cometan los errores que se hicieron, por cierto en gobiernos del PRI, de hacer una mala planeación y no observar este tipo de detalles.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado Sergio. A continuación se concede el uso de la palabra al ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, por un tiempo máximo de 10 minutos, para que emita un mensaje final.

Adelante, señor Secretario.

**ING. LUIS RUIZ HERNANDEZ.-** Gracias señor Presidente.

Gracias a todos por su paciencia, por su atención, en el caso de los invitados, por estar aquí en este momento.

Termino un poco como empecé. Nada es verdad, nada es mentira, todo es de acuerdo del color del partido con que se mira.

Repito lo siguiente por el bien de esta Ciudad ¿será posible en un marco de diálogo y respeto lograr una imagen lo más cercano a la realidad que nos permita pasar del monólogo al análisis objetivo, sin caer en la autocomplacencia o la crítica enconada?

En esta sesión hemos constatado nuestras coincidencias y nuestras diferencias y bien que las tenemos. Al margen de estas últimas acepto abiertamente la invitación que se me hiciera el día de la instalación de la Comisión de Transporte de esta Asamblea Legislativa, para establecer una agenda conjunta de trabajo en lo que queda de la presente administración, en la cual se profundicen las propuestas para mejorar el nivel y la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad, a través del fortalecimiento y desarrollo del transporte y la vialidad.

Entonces que no queden en el aire, estoy a sus órdenes y podremos reunirnos en los próximos días para revisar las dudas que no fueron contestadas o en su caso revisar las propuestas que se puedan incluir tanto en el Programa Integral de Transporte y Vialidad como la agenda legislativa que es necesaria para propiciar el desarrollo del transporte en esta Ciudad. No todos son taxis piratas, no todo es mal servicio; hay un horizonte de planeación, hay un rumbo y hay que seguirlo.

Gracias a todos.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor Secretario.

Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece al ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, su asistencia a esta sesión, así como las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas. La Asamblea Legislativa del Distrito Federal agradece también a los invitados a esta sesión. Se solicita a la comisión designada, acompañar al ingeniero Luis Ruiz Hernández, Secretario de Transporte y Vialidad a su salida del Recinto, cuando así desee hacerlo.

Muchas gracias.

(La comisión cumple su cometido)

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ.-** Como siguiente punto del orden del día y de conformidad con lo establecido en los artículos 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno, 10 fracción XX de la Ley Orgánica y 147 del Reglamento para el Gobierno Interior, ambos de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el pleno el 21 de septiembre del año en curso, en la presente sesión se llevará a cabo la comparecencia del ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal.

Para tal efecto y para acompañar al interior del Recinto al ingeniero César Buenrostro Hernández, se designa en comisión de cortesía a los siguientes diputados: Diputada Rebeca Parada Ortega, el diputado Jorge Schiaffino Isunza, el diputado José Antonio Zepeda Segura, el diputado Carlos Hernández Mirón y el diputado Sergio Ávila Rojas. Se solicita a la comisión, cumpla su cometido.

(La comisión cumple su cometido)

**EL C. PRESIDENTE.-** Esta Presidencia a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, da la más cordial bienvenida al ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal; bienvenido.

Esta Presidencia agradece la presencia a esta sesión de las personas invitadas.

Para dar cumplimiento a las reglas establecidas para la presente comparecencia por parte de la Comisión de Gobierno y aprobadas por el Pleno, se solicita a la Secretaría dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno mediante el cual se determina el formato de las comparecencias de los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal, durante el primer periodo de sesiones ordinarias del primer año de ejercicio de la Asamblea Legislativa de esta IV Legislatura.

Adelante.

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MÉNDEZ RANGEL.-** Por instrucciones de la Presidencia, se procede a dar lectura al acuerdo de referencia.

Primero.- El pleno de esta honorable Asamblea Legislativa recibirá las comparecencias de los titulares de las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal, con la intención de que informen y detallen las acciones señaladas en el informe que presentó el Jefe de Gobierno del Distrito Federal sobre el estado que guarda la administración pública del Distrito Federal, de conformidad con el calendario y horario que se detalla a continuación:

Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, martes 24 de octubre. 15:00 horas.

Segundo.- Las comparecencias ante el Pleno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, se desarrollarán de conformidad con el siguiente formato:

- 1.- Se nombrará una comisión de cortesía para ingresar al servidor público al salón de sesiones del Recinto Legislativo de Donceles y Allende.
- 2.- Lectura del acuerdo de la Comisión de Gobierno, mediante el cual se determina el formato para las comparecencias de los titulares de las dependencias del Gobierno del Distrito Federal, durante el primer periodo ordinario de sesiones del primer año de ejercicio.
- 3.- Harán uso de la palabra hasta por 10 minutos, un diputado de cada grupo parlamentario, a fin de fijar la posición de su respectiva representación parlamentaria en el siguiente orden: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.
4. Informe del servidor público hasta por 30 minutos.
5. Una ronda de preguntas de los diputados previamente designados por cada grupo parlamentario, para lo cual el Presidente de la Mesa Directiva otorgará el uso de la palabra a cada diputado para que desde su curul formule las preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos.

Al final de cada una de las intervenciones y desde la Tribuna, el servidor público compareciente hará uso de la palabra para dar respuesta a los cuestionamientos formulados.

Finalizada la respuesta, el diputado podrá hacer uso de su derecho de réplica en un tiempo no mayor a 3 minutos. El orden de intervención será el siguiente: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

6. Al final de la última réplica, la Presidencia de la Mesa Directiva concederá al servidor público el uso de la Tribuna para que emita su mensaje final, con un tiempo de hasta 10 minutos.

7. Agradecimiento del Presidente de la Mesa Directiva.

8.- La Comisión de Cortesía acompañará al servidor público a su salida del recinto legislativo.

Tercero.- Los servidores públicos citados a comparecer, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 150 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, deberán remitir un informe por escrito con una anticipación de por lo menos 48 horas a la celebración de su comparecencia.

Cuarto.- Durante el desarrollo de la comparecencia sólo harán uso de la palabra los diputados que contempla el presente acuerdo.

Quinto.- Las comparecencias se enlistarán como punto a tratar en el orden del día de la sesión que corresponda, una vez que se haya aprobado el acta de la sesión anterior.

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

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

Dado en el salón de sesiones de la Comisión de Gobierno a los 18 días del mes de octubre de 2006.

Por la Comisión de Gobierno: diputado Víctor Hugo Círiga Vásquez, Presidente; diputado Agustín Guerrero Castillo, Secretario; diputado Ramón Miguel Hernández Labastida, coordinador del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional; diputado Jorge Federico Schiaffino Isunza, coordinador del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Xiuh Guillermo Tenorio Antiga, coordinador del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Leonardo Alvarez Romo, coordinador del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Jorge Carlos Díaz Cuervo, coordinador de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputado Isaías Villa González, integrante; diputado Ricardo Benito Antonio León, integrante; diputado Juan Carlos Beltrán Cordero, integrante; diputado Sergio Avila Rojas, integrante.

Cumplida su instrucción, señor Presidente.

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

En términos de lo dispuesto por el punto 3 del acuerdo de la Comisión de Gobierno, harán uso de la palabra para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios hasta por 10 minutos las siguientes diputadas y diputados: diputado Enrique Pérez Correa, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; la diputada Carmen Peralta Vaqueiro, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; el diputado Tonatiuh González Case, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; la diputada Margarita Martínez Fisher, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, y el diputado Carlos Hernández Mirón, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra hasta por 10 minutos al diputado Enrique Pérez Correa, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO ENRIQUE PÉREZ CORREA.-** Con su venia, señor Presidente.

Secretario César Buenrostro Hernández, sea bienvenido a esta Soberanía; invitados e invitadas especiales, también bienvenidos; compañeros diputados y compañeras diputadas:

Nuestra ciudad tiene una población que excede los 8 millones de habitantes que demandan un desarrollo sustentable que permita aumentar la calidad de vida de los mismos, así como mejorar la atención, recuperación y mantenimiento de las condiciones de la infraestructura de nuestra ciudad.

La obra pública tiene una importante finalidad, el bien público, que sólo será logrado mediante acciones eficaces que permitan a los ciudadanos un acceso a los servicios básicos entre los que se encuentran el agua potable, el drenaje, el transporte y los servicios de limpia. En este sentido, Alternativa reconoce los esfuerzos y los logros alcanzados en esta materia por parte de la dependencia que usted encabeza.

En el informe que hoy nos presenta consideramos importante señalar que parte de los logros obtenidos en su administración tienen que ver con las obras en la red de servicios de salud. Vemos también con beneplácito la ampliación y remodelación del hospital materno-infantil de Magdalena Contreras, así como el inicio de la construcción del Hospital General en Álvaro Obregón y de dos centros de salud en Magdalena Contreras e Iztapalapa, que en su conjunto beneficiarán, como lo dice su informe, a más de 400 mil habitantes.

De igual forma reconocemos los esfuerzos del Programa Especial de Mejoramiento de la Infraestructura Básica para la Educación Básica con el fin de rehabilitar cien planteles de este nivel de educación, así como las obras para la cultura y el esparcimiento en apoyo al desarrollo cultural de niños, jóvenes y adultos.

Uno de los compromisos que nos manifestaron a principios del año 2000 fue determinar nuevos sitios de disposición final de los residuos sólidos, objetivo que a la fecha se ha cumplido a través del estudio técnico, económico y la evaluación de tecnologías para la eliminación de residuos. Sin embargo, a un sexenio de distancia la responsabilidad de las obras y servicios de la Ciudad de México no han sido del todo completas, por lo que la necesidad de estas soluciones requiere de acciones inmediatas.

En su informe pasado, señor Secretario, usted señalaba que el Gobierno del Distrito Federal había realizado esfuerzos para la sustentabilidad de la ciudad y el mejoramiento de la calidad de vida en ella, por lo que llevó a cabo obras y acciones entre las que destacaban la construcción de dos grandes plantas de bombeo, la del Gran Canal kilómetro 18 más 500 en el municipio de Ecatepec y la del Río Hondo en el municipio de Naucalpan, ambas del Estado de México, sin embargo construidas en zona federal con recursos íntegramente del Gobierno del Distrito Federal, lo que permitió aumentar en 30% la capacidad de desfogue de aguas residuales y pluviales, incrementando en la misma proporción el coeficiente de seguridad del área metropolitana contra riesgos de inundación.

Ahora bien, en el presente informe usted ha omitido hablar sobre el tema, incluso en el plan de gobierno del Distrito Federal en el año 2000 señalaba en lo referente a obras y servicios que se avanzaría en la dotación de infraestructura en zonas que carecían de ella y al mismo tiempo desarrollar un sistema de drenaje por el alto riesgo de inundaciones, sin embargo a la fecha no se han visto resultados positivos; muy al contrario, encontramos en este año severas inundaciones y encharcamientos en distintos puntos de la ciudad, provocando con esto graves congestionamientos viales, sin mencionar las pérdidas materiales de las familias que se vieron afectadas por las lluvias.

En efecto este año la Ciudad de México se ha caracterizado por sus continuas inundaciones en arterias viales como Periférico, Viaducto, Tlalpan, Revolución, entre otras avenidas importantes, lo que sugiere la implementación de un doble

esfuerzo en la infraestructura del drenaje, a fin de disminuir las inundaciones y encharcamientos que colapsan temporada tras temporada de lluvia a esta ciudad.

Otra de las metas no cumplidas y que tiene que ver con la meta de la construcción de las dos plantas de bombeo antes mencionadas y que tiene que ver con el Programa de Detección y Supresión de Fugas en la Red de Agua Potable para incrementar los caudales que se ponen a disposición de la población y de esta manera evitar su desabasto; sin embargo el desabasto de agua potable se presentó en diferentes puntos de la ciudad por constantes fugas que no fueron atendidas con prontitud. Al contrario, en ocasiones pasaban varios y sino es que semanas, varios días o sino es que semanas para atender dichos siniestros.

Al inicio del sexenio se le otorgó al rubro del agua una alta prioridad en su regularización; sin embargo, no se cumplió al ciento por ciento para la eficiencia en su servicio.

Señor Secretario: Nos quedaron a deber en este tema bastantes cosas. Recuerde que el agua es un derecho humano y sabemos de la complejidad que resolver este tema representa por el crecimiento en su demanda y la ampliación de la infraestructura adecuada; sin embargo, esta demanda por su complejidad no significa una justificación para no desarrollar estrategias y programas para poder enfrentar esta circunstancia.

Por otra parte, es necesario destacar que las cifras que nos presentan no coinciden del todo con la realidad que vivimos todos los días, me refiero a que la infraestructura vial tiene todavía problemas que resolver y no se trata solamente de repavimentar y pavimentar vialidades primarias, la tarea y su compromiso no es de solucionar un problema de momento, me refiero a que no basta con tapar baches que significan una constante inversión de recursos públicos. Lo que requerimos son estudios óptimos de suelo a fin de determinar cuáles calles o cuáles avenidas requieren de un cambio de las asfalto, en lugar de recurrir a gastos innecesarios en tapar baches que con las lluvias se vuelven riesgosos por su profundidad o por su extensión. No basta con tapar un problema que con el

tiempo se vuelve a abrir, sobre todo en zonas donde ya es común ver este lamentable escenario.

Esto es un problema de fondo y de disposición, no basta con cubrir baches 25 veces, si de antemano sabemos que por lluvias o el constante tránsito vehicular volverá a presentarse el mismo. Lo que se requiere es una solución eficaz y no una solución a medias, por lo que nosotros creemos que su compromiso como Secretario no es a medias y debe de ser un compromiso total.

Por otra parte, no se avanzó como hubiera querido la población en infraestructura urbana, principalmente en materia de alumbrado, vías peatonales, áreas verdes, mercados y escuelas, que en este tema no guardaron ni garantizaron los niveles de mantenimiento necesarios. En este sentido, el alumbrado público representa una gran importancia para los que habitamos esta ciudad. No es un tema menor ni ajeno a las autoridades que han dejado de lado el rescate de los espacios públicos.

Efectivamente, señor Secretario, el alumbrado en las calles y en espacios públicos, esos espacios que han sido invadidos y se han convertido en un territorio óptimo para delinquir por la inseguridad que representa. La ciudadanía en este tema requiere que se ofrezcan estrategias, estrategias y programas para que regrese la tranquilidad y los habitantes de la ciudad de México que ocupábamos estos espacios públicos con seguridad, con seguridad que hace mucho perdimos, los volvamos a ocupar y quienes delinquen y quienes ocupan este espacio para otros fines pues sean alejados de ellos.

La tarea y el compromiso de las autoridades tiene que ser transversal; el alumbrado en las calles tiene que ver con la seguridad pública que recorre a diario las calles que se plagan de delincuentes al amparo de la oscuridad.

Exigimos calles seguras, exigimos rescatar los espacios públicos y solicitamos acciones conjuntas con la Secretaría de Seguridad Pública para detectar aquellas calles y aquellos espacios públicos con mayor incidencia de robos u otros ilícitos a fin de propiciar a la ciudad tranquilidad con calles iluminadas, con espacios públicos iluminados, habitables, disfrutables, que alejen a los criminales.

Sin duda este sexenio ha sido de innumerables obras, algunas cuestionadas en su momento, otras alabadas por su significado social, significado social tan necesario entre la población, como la creación de nuevos centros de salud en delegaciones donde la demanda de asistencia médica así lo requiere y de igual forma los espacios culturales y recreativos que nuestra ciudad necesita para un mejor desarrollo de sus habitantes.

Cabe destacar que todas las administraciones tienen claroscuros y en este sentido quiero finalizar señalando que todos los que habitamos el Distrito Federal necesitamos y exigimos que los avances en la Administración Pública sean eficientes, reales y tangibles, así como de una rendición de cuentas en el sentido de la planificación. No queremos que la rendición de cuentas solamente tenga que ver con el uso indebido de recursos, tiene que ver también con el incumplimiento o desviación de estrategias y programas de gobierno.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos al diputado Francisco Alvarado, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO JAVIER ALVARADO VILLAZÓN.-** Gracias, diputado Presidente.

Ingeniero César Buenrostro Hernández, sea bienvenido.

Ingeniero, como usted, la magnitud y el acelerado ritmo de crecimiento de la Ciudad de México han sido originados por un modelo secular de desarrollo concentrador heredado desde el siglo XIV en la época colonial. Derivado del modelo de desarrollo y a la falta de planeación urbana adecuada, no se le ha dado la debida importancia al medio ambiente ni al paisaje urbano ni mucho menos se ha realizado equitativamente y las consecuencias ya las estamos viviendo.

La presión por la demanda de suelo para vivienda ha propiciado acciones de carácter especulativo que han contribuido en forma determinante a este crecimiento, rebasando las capacidades de la infraestructura para la dotación de

los servicios básicos; ejemplo de esto son los problemas que presentan prácticamente todas las colonias de las Delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo y tantas otras.

Señor Secretario, bien sabe usted que el deterioro del medio ambiente en lo que aún queda de flora y fauna, no existe el escrúpulo suficiente en el cumplimiento de las disposiciones normativas para las zonas de suelo de conservación ecológico y reserva natural, áreas no aptas para la urbanización que al sufrir la expansión periférica han contribuido a la afectación del ciclo hidrológico.

Consecuencia de lo anterior es la necesidad de recurrir a fuentes externas para el suministro de agua potable, como son las Cuencas del Lerma y Cutzamala, de las que proviene un caudal importante para satisfacer las demandas del vital líquido.

La alteración del equilibrio ecológico en la cuenca por la excesiva presión que se ejerce sobre sus recursos ha provocado además un deterioro de las relaciones de convivencia entre los sectores de la población. Es cierto, señor Secretario, se comienzan a ver los primeros brotes de descontento social por el agua.

Se han invadido y cubierto con casas y asfaltos zonas de recarga natural de acuíferos, principal e irremplazable fuente de abastecimiento de agua potable, impidiendo la filtración pluvial natural y produciendo escurrimientos cada vez mayores que en menor tiempo saturan los conductos del desagüe de la ciudad, aumentando los riesgos de inundación, y como muestra están los encharcamientos del pasado ciclo de lluvias, los cuales ya no sólo se presentan en las zonas altas de la ciudad, sino también en las delegaciones centrales.

Este grupo parlamentario, está convencido en que el mejor método para la recarga de acuíferos es el no forrar de concreto las zonas de conservación y construcciones de acuíferos, porque es una realidad: la ciudadanía no tiene agua; el mejor método para incrementar nuestros bosques es evitar el corte irracional de árboles como los que se están presentando y solapando en la zona del Ajusco al ser de la ciudad, Lomas de Bezares y en la Delegación Miguel Hidalgo.

Para nuestro partido, es fundamental que se cree una cultura del uso racional de los elementos con los que la ciudad cuenta. Los habitantes, autoridades,

representantes populares y visitantes tenemos la obligación de contribuir a la ciudad de la infraestructura, el uso racional de la misma y de los servicios.

Es justo reconocer que en materia de obras los esfuerzos realizados por la dependencia están a la vista de todas: obras magnificentes, con los ramales y puentes vehiculares que se construyen por toda la ciudad que sin duda alguna ayudan a mitigar algunos problemas viales, los cuales en los últimos años se han acrecentado y las vialidades ya no son suficientes; no obstante, los mismos son insuficientes y el Distrito Federal se está convirtiendo en una ciudad gris, los problemas viales continúan, ya que en esta materia está llena de buenos deseos y pocos esfuerzos, son necesarias las acciones eficientes, no las que se han realizado hasta ahora, ya que ésta se hace manera extemporánea.

Mención aparte merece sin duda alguna lo relativo a la pésima calidad de la pavimentación de vialidades como la avenida de los Cien Metros, calzada Ignacio Zaragoza, Francisco del Paso, Troncoso, avenida las Palmas, Paseo de la Reforma, Lomas, Insurgentes, Ejército Nacional, avenida Observatorio y tantas, tantas otras, que han resultado esenciales para la capacitación de astronautas, pues más parece la superficie lunar que de rodamiento vehicular. Lógicamente las consecuencias las pagamos todos los que circulamos por ellas y la sufren cada 3 meses al realizar el cambio de amortiguadores, ya que además de estar desnivelado, ya no los baches, sino sus cráteres lunares, nos han hecho expertos en el arte del esquivar.

Señor Secretario, yo le pregunto, si esto lo vemos y padecemos en vías principales, ¿cómo está la carpeta asfáltica en cualquier calle pequeña y transitada, porque más se tardan en pavimentar que el mismo se vuelva a levantar?

Otro tema, el de residuos sólidos y su recolección. A nuestro grupo parlamentario nos preocupa y desde esta Tribuna hacemos un enérgico llamado de atención, ya que no se está dando el debido cumplimiento a la Ley de Residuos Sólidos por parte de los camiones recolectores.

Señor Secretario, de nada sirve que los ciudadanos ya separemos los residuos cuando al momento de depositarlos en camiones recolectores las personas encargadas del mismo rompan las bolsas y resuelvan los desechos, reduciendo el trabajo de los ciudadanos a basura, situación que implica la absoluta motivación de la gente a seguir pensando en que en México no pasa nada, es un dicho común: para qué separo, si en el camión de la basura lo vuelven a juntar.

En ese mismo tenor, señor Secretario, el relleno sanitario ha sido rebasado y a lo largo de este sexenio se habló de una necesidad de un nuevo relleno, pero al día de hoy no existe un trabajo serio y encaminado para la construcción del mismo.

De su informe no se desprenden los trabajos que estén encaminados al análisis para la selección del sitio ni los estudios geológicos, geohidrológicos, edafológicos, manejo de lixiviados, etcétera, que tenga como el objeto de orientar a las decisiones para la construcción, operación, vida útil y cierre de otro relleno sanitario.

Señor Secretario, le recomendamos que no todas las soluciones a los problemas de la Ciudad se pueden dar construyendo segundos ni terceros pisos, mucho menos en los temas ambientales.

El Partido Verde reconoce que esta Secretaría es la punta de lanza para el desarrollo urbano y su vinculación con el medio ambiente al diseñar el Plan Maestro de Desarrollo Urbano. No obstante dicho instrumento no fue ejecutado adecuadamente por lo que es lamentable que la Secretaría a su cargo no haya aceptado el reto y se perdiera la oportunidad de rehabilitar el Distrito Federal, pues siendo benévolos podemos señalar que deja a esta Ciudad funcionando, pero sin los cimientos para hacerla sustentable.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. Se concede el uso de la Tribuna, hasta por 10 minutos, al diputado Fernando Espino, del grupo parlamentario Nueva Alianza. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.-** Con su venia, señor Presidente.

Ingeniero César Buenrostro, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal;

Señoras y señores diputados:

Nos encontramos aquí reunidos para analizar y disertar en torno a la glosa del sexto Informe del Jefe de Gobierno del Distrito Federal y en este momento nos corresponde hacerlo con el titular de la Secretaría de Obras y Servicios.

En tal virtud por mi conducto el grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza presenta las siguientes consideraciones y puntos de vista con relación a dicho tema.

Esta Ciudad, una de las más grandes y pobladas del mundo, gracias a la falta de planes y programas con una visión técnica y de futuro, hoy está convertida en una selva de asfalto que cada día nos engulle en sus entrañas, pero a medida que el tiempo transcurre se ha vuelto más inhóspita, pues cada vez son más frecuentes los problemas derivados de la falta de vialidades eficientes y de los conflictos que resultan de transitar entre congestionamientos y agresiones de vehículo a vehículo, que vuelven más caótica y estresante nuestra convivencia y que de seguir en esta tónica no ha de faltar mucho para llegar a un colapso que la infarte.

Qué pena, señor Secretario, que aunque usted informa que prácticamente le dieron mantenimiento de asfaltado a gran parte de la red vial primaria de la Ciudad, el sentir de los usuarios de dichas vías es otro, porque la mayoría de las vialidades de la Ciudad tienen una gran cantidad de baches, que son la causa de muchos accidentes y por sólo citarle un ejemplo le diré que hasta el segundo nivel del Periférico, los presenta.

Señor Secretario, parece que el tan trillado discurso de la administración que usted representa de "Primero los pobres", quedó sólo en eso y se perdió en el tiempo, pues un rubro fundamental para todos los habitantes del Distrito Federal, pero de manera más trascendente para aquellos sectores más desfavorecidos

quedó fuera de una actuación que verdaderamente oferte más servicios, sobre todo en la zona nororiente de la ciudad, donde existe una gran cantidad de comunidades que no tienen acceso a los servicios más elementales, y me refiero claro está, al suministro de agua potable, el cual tuvo un crecimiento insignificante durante sus 9 años de gestión al frente de esta Secretaría.

Sin embargo, seguro estoy que el deterioro de la red vigente sigue en aumento y las pérdidas totales del vital líquido sobrepasan por mucho los 13 metros cúbicos por segundo, en tanto que el sistema de drenaje, mismo que por supuesto padece el mismo deterioro, lo que es más lamentable si tomamos en cuenta que ambos tienen una estrecha incidencia en asentamientos humanos en donde la marginación y la pobreza prevalecen como única forma de vida.

Qué triste es escucharlos justificar sus ineficiencias, pues con tal de atemperar su falta de compromiso e impericia, son capaces de cambiarle el significado a las palabras, porque para ustedes las inundaciones ahora tan sólo son encharcamientos, y cómo no pues su falta de atención en este tópico así lo demuestra, su programa de desazolve es completamente ineficiente.

Además en el último año se olvidaron de construir las plantas de bombeo que tanto se requieren en diferentes puntos de la ciudad, como son Xochimilco, Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, Miguel Hidalgo, entre otras, y por lo que hace a la red de drenaje profundo, lo pasaron a la oscuridad, porque al parecer no se dieron cuenta que el mismo aún no está terminado; dejándolo como uno más de los pendientes de la actual administración.

Aunque en su informe dedica varias hojas a remarcar que colocaron muchos señalamientos y resguardaron muchas obras, como si eso fuera la parte total de su actividad, debo señalarle qué sucedió sólo en el papel, porque en la práctica todos los ciudadanos nos pudimos percatar de las series y serias deficiencias que existían en este rubro, en las diferentes obras que se realizaron a lo largo y ancho de la ciudad.

Ingeniero Buenrostro, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, corresponde a la Institución hoy a su

cargo el despacho de la materia relativa a las obras públicas y a los servicios urbanos. En tal virtud, es su obligación realizar todas las obras que se requieren en la ciudad, por lo que no alcanzo a comprender por qué motivos evade usted su responsabilidad y permite que invadan su esfera de competencia.

Fue lastimoso observar cómo se le dejó a un lado en la realización de las obras de los segundos pisos y distribuidores viales, quizás porque usted como ingeniero no estaba de acuerdo en estas obras, en donde la Secretaría del Medio Ambiente asumió la responsabilidad total. Ojalá nos dé de alguna razón o justificación válida de este comentario.

En tanto, que una de las últimas decisiones en este sentido lo constituye la construcción de los carriles confinados para la operación del Metrobús, el cual lejos de aliviar la difícil circulación vial acrecentó más los problemas de la ciudad, en los rubros del transporte y la vialidad, y que al parecer hasta estos últimos días se enteró usted que tanto la planeación como la construcción, fueron un verdadero fiasco, pues en la actualidad se están rehabilitando los espacios confinados con una importante inversión del Erario Público.

Qué forma de destrozar y romper las reglas básicas del urbanismo y el paisaje urbano de nuestra ciudad, señor ingeniero, pues por la necedad de algunos inexpertos e incompetentes destruyeron una de las avenidas más importantes y bellas del Distrito Federal, como es la Avenida de los Insurgentes.

Sólo esperamos que usted ya no se deje sorprender por mercaderes que presentan propuestas tercermundistas de hace 30 años técnicamente obsoletas y altamente contaminantes que en nada benefician a los habitantes de esta metrópoli, y que por el contrario, sólo nos llevan a retroceder y a asemejarnos al Chicago del siglo XIX.

En tal virtud, señor Secretario, como ingeniero que es, hoy lo exhortamos a retomar el camino y tener altura de miras para que a partir de ello podamos construir una ciudad inteligente, digna de los que habitamos esta gran metrópoli, que proporcione servicios de calidad a sus habitantes, porque no se olvide, ingeniero Buenrostro, es nuestra responsabilidad como ingenieros, sin

imposiciones políticas, nada sanas, poner la técnica al servicio de todos, para lo cual los diputados que integramos el grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza estaremos abiertos a trabajar y coadyuvar con ustedes, siempre, claro está, en beneficio de las mayorías.

Es todo, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor diputado. Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos al diputado Tonatiuh González Case, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE.-** Honorable Asamblea Legislativa; distinguidos invitados.

Con su venia, señor Presidente.

Señor Secretario de Obras y Servicios, César Buenrostro Hernández, compañeros diputados:

Si algo debemos reconocer los integrantes del grupo parlamentario del PRI en esta Asamblea Legislativa es que el titular de la Secretaría de Obras y Servicios es una persona con amplios conocimientos sobre la infraestructura operativa hidráulica de esta ciudad.

Reconocemos que tan sólo con su trayectoria pública y privada y su vasta experiencia, hubiera sido factor determinante para resolver muchos de los problemas cotidianos de servicios que requiere esta ciudad, porque usted, señor Secretario, se ha dedicado en cuerpo y alma a la industria de la construcción, por ejemplo, colaboró conjuntamente con los gobiernos priístas en la planeación y supervisión de las obras del drenaje profundo, supervisó la construcción de los colectores Santa Cruz y Renovación en Iztapalapa y la línea de conducción de agua potable, así como la instalación de muchas plantas potabilizadoras de agua.

Sin embargo, lamentamos profundamente la ignorancia de quienes encabezaron el gobierno de esta ciudad durante los últimos 6 años, porque desperdiciaron lo

que usted hubiera podido aportar a las magnas obras del sexenio, obras que se levantaron sin calidad técnica y que ahora pueden ser un peligro para la Capital, como las que usted ya detectó en la zona vial del metrobús.

Lo lamentamos profundamente porque el papel que usted desempeñó en esta Secretaría durante los últimos años fue la de una figura de ornato, ya que su experiencia no contribuyó en la construcción de los segundos pisos, sus conocimientos adquiridos en el postgrado no fueron utilizados en la planeación del metrobús y los Puentes de los Poetas.

En el mundo del PRD la tragedia acompaña a quienes militan con una idea o con un proyecto distinto al de la esperanza, y usted por compartir las ideas del ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas también se convirtió, como lo dijo un prominente militante de su partido, en traidor a la causa del Presidente legítimo, y por ello le bloquearon todo signo de movilidad en la esfera operativa y administrativa en la Capital.

Pero su nobleza lo hace presentarse en esta comparecencia para informarnos sobre temas que hizo propios la Secretaría del Medio Ambiente y que no le encomendaron a usted porque saben que es una persona honesta e incorruptible, pues aún sin licitar y por adjudicación sobre la obra del segundo piso, el Metrobús y los Puentes de los Poetas, las realizó la única Secretaría del Medio Ambiente en el mundo que construye obras, encabezada, como lo dije en su momento, por la milusos Claudia Sheinbaum y las constructoras que acordaron destinar, como se rumora, el 20% del costo total de la obra a la campaña de López Obrador.

Nosotros sabemos que usted no se iba a prestar a tan sucios intereses y prefirió abocarse a otros temas antes de entrar a la cloaca del gobierno central. Por ello aplaudimos su probidad y honestidad, porque fue el único de los funcionarios de este gobierno que supo cumplir y no se entrometió en las campañas electorales, cosa que otros no hicieron faltando a su responsabilidad encomendada, empezando por el actual Jefe de Gobierno Alejandro Encinas.

Pero la ciudad no llega a su cauce con reconocimientos y por lo tanto debemos recriminarle algunas de las acciones que omitió durante todo este sexenio y que por ese lamentable descuido miles de familias se han visto afectadas, me refiero al agua potable y a la falta de desazolve en la ciudad.

Hace algunos años, según las versiones estenográficas que tiene este órgano de gobierno y en una de sus tantas comparecencias que ha tenido, usted le dijo a un diputado que le cuestionaba sobre la pésima calidad del agua que hay en el oriente de la ciudad, que iba a trabajar para solucionar el problema del agua potable.

Señor Secretario, han pasado seis años después de ese reclamo y en el oriente de la capital no hay potable de calidad, sólo hay agua de color chocolatoso, muy escasa y contaminada.

El asunto de las últimas inundaciones pone en alarma a los capitalinos, porque antes sólo se inundaba la zona norte y oriente de la ciudad, y ahora se inunda tan sólo con una leve llovizna, la parte centro, poniente y sur de nuestro territorio, y eso se debe a una pésima política de desazolve de esta administración.

Nadie puede negar los cuantiosos daños que sufrió la población en cuanto a sus bienes y sin embargo aún no vemos trabajar a su Secretaría y a las diversas direcciones delegacionales en esta materia; pareciera que están confiados en que el tiempo de lluvias ya acabó y sólo están trabajando en reuniones de mesa redonda para ponerse de acuerdo de cuál será el próximo pretexto que dirán cuando vuelva a suceder otro contingente.

El alumbrado público es otro de los temas donde ha existido cierto retroceso; a pesar de que ya existe toda la estructura no se da el mantenimiento adecuado a la misma, por lo que según el informe de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal el 25% de los delitos como robo a transeúntes, robo de automóviles y violaciones se dan en lugares donde no hay luz porque no sirven las luminarias.

El proyecto Metrobús era, como anteriormente lo dije, una de las faraónicas obras del gobierno, sin embargo el tiempo está cobrando las premuras de la actual

administración por inaugurar. El servicio está suspendido en algunas estaciones y el tráfico vehicular, acción que se quería evitar, va cada día en aumento.

Ahora los capitalinos son quienes pagan el costo de la corrupción, porque primeramente fue el Puente de los Poetas, ahora es el Metrobús y el distribuir vial de San Antonio, y esto no se puede negar puesto que hace unos días el Jefe de Gobierno aceptó que hay un problema técnico y natural en el segundo piso de Periférico con su cruce en San Antonio, donde se forma una cascada durante el tiempo de lluvias y aunque la Secretaría a su cargo no fue quien construyó dichos monumentos a la ineficiencia, sí es su responsabilidad el de dar un diagnóstico de las condiciones actuales de dichas obras para que los ciudadanos estén enterados si existe o no seguridad en las mismas, pero hasta ahora no hemos escuchado un solo pronunciamiento de su parte.

Las vialidades son otras de las acciones que han tenido deficiencias en su mantenimiento. Miles de kilómetros de carpeta asfáltica presentan graves problemas, los baches se han convertido en verdaderos cráteres ciudadanos que sólo contribuyen a incrementar los accidentes viales, la contaminación y daños espectaculares a los vehículos que caen en cada uno de estos baches.

En su informe se establece que pavimentaron y repavimentaron 7 millones de kilómetros cuadrados, pero quiero decirle que alguien lo está engañando, porque de estos supuestos los ciudadanos son quienes menos disfrutan de la aplicación de esta política pública; es más, las ventanillas únicas de las delegaciones informaron a la anterior legislatura que una de las principales quejas vecinales fue la falta de bacheo o repavimentación en las vías primarias y secundarias.

Por ello en el PRI creemos que en cuanto a modernización de la planta de asfalto los objetivos sólo se encaminaron al derroche presupuestario de la compra del equipo Almix, equipo que tiene la capacidad de producir 300 toneladas de asfalto por hora. Entonces, le pregunto, Secretario: ¿Por qué en beneficio de la ciudad no se utiliza este equipo?

Los corredores turísticos de Paseo de la Reforma y de avenida Juárez fueron considerados en su momento como muy costosos para la población; sin embargo,

después de que el gobierno central a través de su Secretaría remodeló dichas avenidas, las diversas manifestaciones postelectorales congregadas en un plantón sobre las mismas se encargaron de destruir el equipamiento urbano y la carpeta asfáltica, por lo que esperábamos una reacción pronta de su Secretaría ante tan cuestionables hechos, pero sólo recibimos como respuesta la complacencia, sin importar los impuestos que pagaron los habitantes de la zona y los empresarios de los comercios como contribuciones de mejora.

Sobre el asunto de los residuos sólidos, creo que las cifras no concuerdan con la realidad, ya que en el año del 2001 en uno de sus informes decía que diariamente se generaban 12 mil toneladas de residuos, pero ahora en este nuevo informe también nos da las mismas cifras sin considerar que la población en ese año era de 8 millones 500 mil habitantes y ahora es de 9 millones; por eso creo que hay una deficiencia en cuanto a las estadísticas y a la recolección porque la cifra negra nos dice que la población diariamente genera 13 mil 500 toneladas de basura doméstica y es preocupante que el hombre encargado de los servicios urbanos no está enterado de la actualización de las cifras y las estadísticas.

El relleno sanitario del Bordo Poniente ya está al margen de su capacidad y no existe una nueva propuesta de relleno sanitario que remplace a la actual, sólo se observa en su informe que se han llevado a cabo algunas medidas que prolonguen su medida útil, pero la situación es catastrófica si tomamos en cuenta situaciones que están ocurriendo en otros Estados de la República donde el destino ya los alcanzó.

Señor Secretario: Ya es una necesidad de los funcionarios actuales retomar temas en sus informes que no les corresponde: el del Medio Ambiente presentó una 60 por ciento de su informe con temas que le corresponden a Obras y usted rellena su escrito con un apartado sobre protección civil, área que sólo vive de la simulación, que no trabaja, no tiene proyectos de emergencias y aún no actualiza el atlas de riesgos de la ciudad.

El grupo parlamentario del PRI lo exhorta a seguir trabajando hasta el último día de su gestión. En lo particular creo que usted debería seguir al frente de los

trabajos de la Secretaría por su gran experiencia; sin embargo, todo pareciera indicar que tendremos nuevo Secretario, ya que es un hecho que las facturas y los compromisos se cobran y a Marcelo Ebrard le van a cobrar las miles de despensas que salieron de la Central de Abastos para su campaña y para el día electoral.

Muchas gracias.

**LA C. PRESIDENTA DIPUTADA CELINA SAAVEDRA ORTEGA.-** Gracias, diputado.

Se concede el uso de la Tribuna hasta por 10 minutos a la diputada Margarita Martínez Fisher, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional. Adelante, diputada.

**LA C. DIPUTADA MARGARITA MARÍA MARTÍNEZ FISHER.-** Con el permiso de la Presidencia.

Honorable Asamblea; arquitecto César Buenrostro:

No sé si deba dirigirme a usted como Secretario de Obras y Servicios, en estricto sentido solamente me referiré a su cargo como Secretario de Servicios, porque nos queda claro que las obras en este sexenio no las realizó usted.

Basta ver el organigrama del FIMEVIC en donde existen las áreas de planeación y concursos, contratos y convenios, estimaciones y precios unitarios, proyectos y obras, duplicidad o desvío de atribuciones.

Independientemente de que el FIMEVIC esté sectorizado a su Secretaría, llama la atención que se haya tomado la decisión de colocar el dinero de los ciudadanos en la caja negra, en donde no nos es posible conocer el procedimiento que se utiliza para gastarlo; una caja negra en el gobierno es una caja chica.

Para evaluar de manera integral su gestión, es fundamental determinar al responsable jurídico, administrativo y financiero de la ejecución de la obra pública de la ciudad. Esto debería determinarse por sí mismo por principio de legalidad, es decir, quien tuviera las facultad legal establecida sería el encargado de rendir cuentas; sin embargo, de facto encontramos otros arreglos institucionales

informales, convenientes, que nos impiden conocer a los verdaderos responsables.

¿Quién realizó las obras de la ciudad, usted, la Secretaría del Medio Ambiente, el FIMEVIC, a quién le pedimos cuentas?

Sabemos bien que usted no es integrante del equipo de mayor confianza del ex Jefe de Gobierno, ¿por eso le quitaron de facto sus atribuciones legales? Nos queda claro que no se hubiera prestado a solicitar sobrepagos a los desarrolladores y empresarios del ramo, usted, señor Secretario, no funcionó como el procurador de fondos para la campaña.

El principio de legalidad indica que un servidor público puede ejecutar únicamente lo que la ley le otorga como facultad, por esas facultades establecidas en su caso en el artículo 27 de la Ley Orgánica son por las que se le piden cuentas en esta representación.

En primer lugar, hablaremos de las obras ejecutadas. Nos preocupa la continuación del Eje 5 Poniente ¿es cierto que esta obra continuará hacia el Panteón Dolores y Chapultepec desembocando en Prado Norte y Prado Sur, existe una gran preocupación vecinal sobre el tema por el grave conflicto vial que generará, ante lo que se ha negado de manera reiterada dar información clara y precisa.

Esto no es nuevo, no hay información de ningún proyecto ni antes ni después de ejecutado. ¿Por qué, Secretario? ¿Tiene miedo de que la sociedad organizada no manipulable como la que vive en esta zona de la ciudad impida la obra?

Le solicito que nos informe de manera pormenorizada la proyección de la continuación del Eje 5 Poniente para evaluar su viabilidad y generar un diálogo abierto e informado con la sociedad interesada.

En cuanto al Deprimido en avenida Observatorio, que cruza la colonia América, de la Delegación Miguel Hidalgo, le solicito informe si se destino presupuesto o se realizó alguna actividad para solucionar el grave riesgo en el que viven las familias de las zonas minadas. Nos preocupa que se les prometiera la atención al

problema sólo para salir del paso y que ahora que termine la obra se les deje en un riesgo mayor.

Respecto a zonas minadas, su informe no reporta avance alguno. ¿Qué se ha hecho en esta materia? Es necesario realizar un censo para identificar cada una y sus afectaciones.

¿Quién es el responsable de sancionar la entrega de vialidades incompletas o de mala calidad, en donde faltan señalamientos como en Insurgentes las vueltas a la izquierda, los puentes peatonales en el Eje Troncal Metropolitano o por superficies de rodamiento en mal estado en el segundo piso?

Acerca del Metrobús. Una buena idea mal ejecutada, la calidad de la obra es limitada, no hace falta abundar más en esto porque el mismo gobierno lo ha reconocido públicamente, fallaron. Hay un refrán que dice “que el dinero del mezquino anda dos veces el camino”, por eso las obras que no se hacen bien a la primera a la larga salen más caras. El problema aquí es que el dinero no es del gobierno, que sí es mezquino, sino que es de los ciudadanos. La prueba está ahora en que ahora han tenido que invertir para arreglar lo que en primera instancia no se contempla.

En términos de recursos se nos informa que la inversión en obra pública en el periodo es la mayor registrada en comparación con otros periodos y respecto a otras entidades federativas; sin embargo, en un análisis profundo de las características de las obras, es de concluir que se gastó más en obras para coches que en obras para personas. Es ahí en donde no les encaja el discurso.

El objeto de una obra pública es generar bien común, promover mejores condiciones para la vida en sociedad, resolver problemas, mejorar el aspecto urbano, proveer de superiores vías de comunicación a los ciudadanos y generar más y mejores instalaciones para la prestación de servicios públicos, en especial para atender necesidades de carácter social.

Si la prioridad es la atención al sector de población más pobre, ¿por qué en la mayoría de la obra pública en vialidad se ejecutó en el poniente? Estas obras, con todo respeto, no ponen primero a los pobres, les aíslan, las pasan por encima.

¿Quién ha ganado más con las obras: los que menos tienen o los que tienen capital y tuvieron la oportunidad de incrementarlo con la construcción?

Este gobierno se ha dedicado a hacer más ricos a los que ya lo eran. El dinero gastado a manos de quiénes ha ido a parar: ¿de los trabajadores temporales de la construcción o de los grandes empresarios?

Vamos siendo congruentes y aceptemos que el gobierno no ha invertido lo suficiente para poner primero a los pobres y no ha logrado generar una política de transporte digno y vialidades funcionales; no me refiero sólo a mejores vialidades, me refiero a vialidades por lo menos en las Delegaciones Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac.

Si usted me dice que están iniciando trabajos o que se planea construir estos proyectos, le recuerdo que este es el último año de gestión y que por conclusión podemos decir que el principio rector que planteó el gobierno para la administración, primero los pobres, no se cumplió.

Las obras para los vehículos generan más vehículos y estos generan más tráfico. Siembra pavimento y cosecharás automóviles. Por eso a la larga la construcción de las vialidades va resolviendo problemas de coyuntura, pero genera externalidades negativas, más coches en el mediano plazo, más y más tráfico en el futuro.

El segundo piso sólo funciona para ciertas rutas, liberó tráfico en algunas zonas, pero lo desplazó generando embudos y nudos viales. La obra resuelve problemas de coyuntura y genera problemas en el largo plazo. Los viajes largos duran igual o más que antes.

La política correcta en términos sociales y técnicos será una apuesta seria por el transporte público, la política desarrollada por ustedes no fue integral, fue reactiva y contradictoria, pero sobre todo, hipócrita, porque no se vale andar por ahí con la frente en alto engañando a quienes menos tienen, cuando es por quienes menos se invirtió en estos años, pues el dinero del gobierno enriqueció a los que ya tenían y tenían de sobra.

En materia de acciones para mejorar el tránsito vial, se nos habla de las adecuaciones geométricas, 100. Ojalá que en el próximo informe no se reporten sólo 100, sino mil o 10 mil, apenas así estarán empezando a atacar los problemas en la materia.

En cuanto al manejo de residuos sólidos se informa que sólo se aprovecharon o reciclaron 5 de los 29 millones de toneladas recolectadas. ¿Qué se ha pensado para aprovechar mejor la basura? ¿Qué soluciones se han planteado como alternativas para disposición final de residuos con la grave problemática que presenta el Bordo Poniente. ¿Por qué no se han sustituido totalmente los camiones recolectores con contenedores separados? ¿Cuánto se ha invertido en investigación científica para promover alternativas? No me refiero sólo a un lugar de disposición final, sino a un verdadero aprovechamiento del residuo, producir gas, electricidad, composta, ¿hacia dónde se encamina la política de manejo de residuos en la Ciudad? ¿Cuánto se ha invertido para el futuro en esta materia?

Lo mismo se cuestiona en lo relativo al alumbrado público y la imagen urbana, ¿qué mecanismos tecnológicos se han introducido en las labores cotidianas para hacerlas más efectivas y con mayor capacidad de respuesta frente a las quejas ciudadanas? ¿Qué métodos modernos se utilizan por el Gobierno para ahorrar recursos, energía y tiempo?

Otra materia, la que parece que existe discusión en cuanto a facultades plenas, es la de protección civil. Por Ley esta materia está a cargo del Secretario de Gobierno, en el Artículo Sexto de la Ley de Protección Civil, pero usted también nos informa las mismas acciones, está este Bando Seis, póngase de acuerdo de quién es la facultad en materia de protección civil.

En estos asuntos es indispensable que exista un mando con capacidad plena de toma de decisiones, no estar jalándose las facultades. Pareciera que para compensarle a usted el robo de facultades en materia de obra pública, le quisieron pasar algunas en materia de protección civil.

Al final de la gestión, el Gobierno de la Ciudad deja graves pendientes en materia de legalidad, transparencia, gasto prioritario para los más necesitados y gestión para el futuro en términos en viabilidad de transporte y de sustentabilidad.

Lo más grave, en cuanto a quitarle a la Secretaría a su cargo de facto el control del proceso constructivo de la Ciudad, es que el acervo de conocimiento acumulado por usted y por muchos otros funcionarios a lo largo de los años se desperdició; las obras fueron improvisadas, mal hechas, sin esa visión que la experiencia da a través del tiempo.

Es injusto que una generación sea comprometida por la precedente, hay que encontrar un medio que preserve a las venideras de la avaricia o la inhabilidad de los presentes. Lo hecho, hecho está.

Nuestra labor de aquí en adelante será vigilar que sus errores no tengan mayores consecuencias y que en la medida de nuestras posibilidades no se comprometa el futuro de la Ciudad por proyectos personales y la avaricia del poder de los gobernantes en turno.

**LA C. PRESIDENTA.-** Gracias diputada. Por último, se concede el uso de la Tribuna, hasta por 10 minutos, al diputado Carlos Hernández Mirón, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO CARLOS HERNANDEZ MIRON.-** Con su venia, diputada Presidenta.

Buenas tardes señor Secretario.

A nombre del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática le damos la más cordial bienvenida a este Recinto Legislativo.

Distinguidos invitados;

Diputadas y diputados:

Para el crecimiento de toda ciudad es de importancia fundamental la infraestructura para proporcionar los servicios necesarios a la población.

La Ciudad de México cuenta con una inmensa infraestructura construida a lo largo de los siglos que no ha sido suficiente y ha sido producto de la acción de generaciones de estadistas, de gobiernos y de sus cuadros técnico administrativos, quienes han volcado sus esfuerzos y capacidad creativa para adecuar el medio natural a las necesidades del desarrollo y para resolver los problemas inherentes a una Ciudad con las características de esta urbe.

Desde la fundación de la Gran Tenochtitlan, en 1325, hasta nuestros días, la construcción de obra pública ha estado siempre presente, como parte del desalojo de las aguas residuales y pluviales y para el tratamiento de las mismas, calzadas y vialidades, plazas, parques, jardines y áreas verdes; obras para los servicios educativos, culturales, para la salud, para la justicia y para el abasto; instalaciones y sistemas para el manejo de los residuos sólidos, entre muchas otras que permiten el funcionamiento cotidiano de la Ciudad y que determina la calidad de vida de sus habitantes.

No cabe duda que las grandes metrópolis demandan grandes recursos y cuando estos no son suficientes la sociedad demanda soluciones estratégicas que sean aplicadas a las necesidades más esenciales de la población.

No negamos que existen aún carencias, sin embargo los escasos recursos han sido aplicados adecuadamente.

En este tenor los gobiernos progresistas le han dado un nuevo giro a la política y al Gobierno de la Ciudad, teniendo contacto directo con la población, buscando satisfacer sus demandas y rezagos.

Por ello los habitantes del Distrito Federal refrendaron su confianza el 2 de julio del presente año en las acciones y programas que el Partido de la Revolución Democrática llevó a cabo a través de los funcionarios que encabezan el actual Gobierno del Distrito Federal.

En materia de obras y servicios, considerando las fuertes demandas que presenta la ciudad y que incluían rezagos de años atrás, así como nuevos requerimientos y ante limitaciones de recursos presupuestales para su más rápida atención, el gobierno actual ha orientado de manera institucional la gestión y sus políticas de

acción en tres líneas básicas: el rescate y preservación de la magna infraestructura de la ciudad, recuperando a través de intensos programas de rehabilitación y mantenimiento su nivel de eficiencia para el mejoramiento de los servicios; la operación eficiente de los sistemas para lograr un nivel satisfactorio de la prestación de los servicios públicos y el incremento de su cobertura y calidad; la construcción de nueva infraestructura con el propósito de ampliar los servicios al núcleo de población que no contaban con ellos o solamente los tenían de forma limitada.

Tal es el caso en materia de educación, este gobierno conociendo la problemática en la saturación de la matrícula escolar y dado que muchos de nuestros jóvenes no cuentan con el espacio y los recursos para continuar sus estudios, realizó la construcción de 15 escuelas preparatorias que ofrecen servicios a 16 mil 800 alumnos y una sede principal de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México que atiende a 8 mil alumnos. Siembra educación, cosecha un mejor país.

Impulsando la política de salud en la ciudad, la presente administración ha construido hospitales, algunos de ellos en zonas marginales en donde el acceso a la salud era imposible debido a la falta de recursos atendiendo este derecho que tienen los habitantes. Se realizaron las siguientes obras: Hospital Materno Infantil “Magdalena Contreras”, Hospital General “Álvaro Obregón”, Centro de Salud “El Oasis” en Magdalena Contreras, Centro de Salud “Dr. Guillermo Román y Castillo” en Iztapalapa, beneficiando estos proyectos aproximadamente a 517 mil habitantes.

Este gobierno preocupado por una eficaz readaptación y rehabilitación de los internos, se crearon dos nuevos centros de readaptación, uno varonil y uno femenino para una población de aproximadamente 22 mil internos, cuya construcción fue diseñada atendiendo a la modernidad, obras para seres humanos, no para vehículos.

Es absurdo negar los avances logrados en esta administración. A pesar de las restricciones presupuestales que ha tenido este gobierno hemos visto avances y cambios significativos, también a pesar de los múltiples obstáculos que ha tenido

que enfrentar esta administración. Es importante que no perdamos de vista la magnitud de la infraestructura a la que se tiene que dar mantenimiento y que a continuación daré algunas cifras.

Por lo que respecta al drenaje y desagüe pluvial, son 2 mil 369 kilómetros de red primaria y 10 mil 240 kilómetros de red secundaria, 87 plantas de bombeo, 18 presas con capacidad de almacenamiento de 3 millones 100 mil metros cúbicos, 10 lagos y lagunas de regulación con capacidad de almacenamiento y 8 millones 100 mil metros cúbicos y 165 kilómetros en operación del sistema del drenaje profundo de importancia fundamental para la seguridad de la ciudad y modelo de tecnología urbana, con túneles de hasta 6.5 metros de diámetro, localizados a profundidades que van hasta los 220 metros y con una capacidad de conducción de 180 metros cúbicos por segundo. Se tiene también 25 plantas de tratamientos de aguas residuales con capacidad instalada de 7 metros cúbicos por segundo.

En cuanto a las vialidades, solamente en la red primaria esto es Paseo de la Reforma, Avenida Insurgentes, Anillo Periférico, Viaducto Río Piedad, Viaducto Tlalpan, Circuito Interior, Ejes Viales y otras calzadas y avenidas principales de la ciudad, son 18 millones de metros cuadrados de superficie de rodamiento. En una longitud de 930 kilómetros en la red vial secundaria, se alcanzan unos 12 mil 500 kilómetros.

La red del sistema de Transporte Colectivo Metro, mantiene una longitud de 201 kilómetros, con 11 líneas y 175 estaciones, a las cuales se les da mantenimiento.

La infraestructura para el manejo de las 12 toneladas diarias de residuos sólidos que se generan en la ciudad, está integrada por 3 estaciones de transferencias, 3 plantas de selección y aprovechamiento y 1 sitio de disposición final, el Bordo Poniente, actualmente en operación, se cuenta asimismo con una planta de tratamiento de lixiviados y un laboratorio central de biología ambiental.

El alumbrado público de la ciudad incluye 345 mil 420 luminarias, de ellas, 48 mil 600 en vialidades primarias y 157 súper postes de 25 luminarias cada uno.

El laboratorio técnico de alumbrado público del propio Gobierno del Distrito Federal realiza la investigación de nuevas tecnologías en la materia y la verificación técnica de la calidad de bienes y servicios.

Se construyó la planta de bombeo Gran Canal, ubicada en el kilómetro 18.5 del Gran Canal del Desagüe en el Municipio de Ecatepec, Estado de México, para ampliar la capacidad de desalojo de este conducto de menos de 7 a 42 metros cúbicos por segundo y recuperar parcialmente la capacidad disminuida por la pérdida pendiente.

De manera sobrada, el Gobierno de la Ciudad ha cumplido.

Hoy nuestro partido, al igual que los habitantes de esta ciudad, no estamos del todo satisfechos con las acciones llevadas a cabo, y no porque critiquemos al ingeniero Buenrostro. Reconocemos el esfuerzo realizado durante su administración. De lo que no estamos satisfechos es porque los recursos que hacen falta para dar un mantenimiento preventivo y eficiente en la infraestructura existente, así como ampliar la infraestructura dando prioridad a las zonas donde tradicionalmente han existido urgencias y privaciones, sin desatender el resto de la ciudad.

Ingeniero César Buenrostro, hoy nuestra ciudad cuenta con mayores obras y mejores servicios, y los cuenta porque de forma particular la Secretaría que usted encabeza puso especial énfasis al compromiso que asumió este gobierno con la sociedad del Distrito Federal, de trabajar en beneficio de sus habitantes, sin importar contar con menos recursos, pero entregando obras de mayor calidad y con un alto contenido social.

Asimismo, la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal le hace un reconocimiento a su oposición a que esta ciudad ha tenido un crecimiento desmedido y pone en riesgo la sustentabilidad. Por ello debemos participar y llegar a los acuerdos en pro del beneficio de los habitantes del Distrito Federal, que fueron los que nos eligieron como sus representantes.

Compañeras y compañeros diputados: Hoy nuestra ciudad, sus habitantes, niños, sus jóvenes, mujeres y ancianos que hacen del Distrito Federal un digno lugar donde vivir, nos exige que trabajemos en forma coordinada, haciendo a un lado revanchismos y afrentas, sin olvidar nuestro compromiso político con la sociedad, cada quién con su posición política.

Esta sociedad nos reclama que continúen las obras que beneficien a los habitantes de esta importante urbe. Reclaman más calles pavimentadas, más hogares con drenaje, agua, luz, más espacio donde los niños y jóvenes se alejen de las garras de las drogas y en donde puedan divertirse y cultivarse culturalmente; lugares en donde los ancianos tengan dónde convivir.

Convocamos a los diputados de esta IV Legislatura para consensar una propuesta y solicitemos a la Cámara de Diputados un recurso adicional, justificado, que sirva para mitigar las necesidades de mantenimiento y ampliación a la infraestructura del Distrito Federal.

Por el bien de todos, primero los pobres.

**LA C. PRESIDENTA.-** Gracias, diputado. De conformidad con el numeral cuarto del acuerdo de referencia, a continuación se concede el uso de la palabra hasta por 30 minutos al ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal.

**EL C. ING. CÉSAR BUENROSTRO HERNÁNDEZ.-** Muy buenas tardes a todos.

Saludo al ciudadano diputado Nazario Norberto Sánchez, Presidente de la Mesa Directiva de la honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal y en particular ahora a la Presidenta, la diputada Celina Saavedra, que ahora está presidiendo la sesión de esta IV Legislatura.

Señores diputados integrantes de la honorable Asamblea, distinguidos invitados:

Me es grato comparecer ante el Pleno de esta honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal en mi carácter de Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal para ampliar la información que en materia de obras y servicios diera a conocer el Jefe de Gobierno, licenciado Alejandro Encinas Rodríguez, en

el 4º Informe de Gobierno del 17 de septiembre próximo pasado en este mismo Recinto.

En una de las mayores urbes del mundo, como es la Ciudad de México y su gran área metropolitana, en donde se han rebasado por mucho las dimensiones razonables para una ciudad.

La concentración de población de forma acelerada y con frecuencia anárquica e inclusive irracional en la que se ha extendido han provocado un impacto negativo al medio ambiente y atentan contra la calidad de vida en la ciudad, además de incrementar considerablemente los costos para la construcción y mantenimiento de las obras que conforman los sistemas a partir de los cuales se prestan los servicios a la población.

Este fenómeno del crecimiento derivado del modelo de desarrollo nacional concentrador que ha propiciado prácticas especulativas alentadas por la demanda del suelo persistirá en tanto no se modifique la política nacional respecto y no se estimule de manera consistente y eficaz el desarrollo de potencialidades de otras regiones del país.

Aquí me complace mucho estar coincidiendo con pronunciamientos de señores diputados de distintas fracciones parlamentarias, como lo han expresado hace unos minutos.

En las décadas más recientes se ha dado un rápido y extensivo crecimiento en los municipios correspondientes al área metropolitana, que además de provocar la alteración del equilibrio ecológico en esta zona del Valle de México ha incidido con mayor intensidad en la capital del país por la dinámica de movilidad de la población que hace uso de los servicios de la Ciudad de México.

El área metropolitana de la Ciudad de México conjunta una población que excede ya los 18 millones de habitantes, los que dependen además de las mismas fuentes de abastecimiento de agua, de la misma infraestructura troncal para el desalojo de aguas residuales y de las aguas pluviales, así como de las mismas vialidades, entre otras. Estas circunstancias representan retos importantes que se afrontan cotidianamente y que afectan la calidad de vida en la ciudad.

El Gobierno del Distrito Federal ha emitido disposiciones con el propósito de ordenar el crecimiento de la ciudad, sin embargo en los municipios vecinos se sigue registrando una intensa expansión hacia zonas que no deberían de poblarse y en muchos casos sin garantías de servicios básicos.

Ante esta situación y con el objetivo de mejorar la prestación y ampliar la cobertura y calidad de los servicios, el Gobierno del Distrito Federal estableció en esta materia tres líneas básicas de acuerdo a las cuales realiza sus actividades: la rehabilitación y el mantenimiento de la infraestructura de la ciudad para recuperar su nivel de eficiencia, la operación eficaz de los sistemas y la construcción de nueva infraestructura.

Se ha dado prioridad a acciones que representan beneficios permanentes a sectores amplios de población con el objetivo de abatir y eliminar rezagos sociales y apoyando a los sectores de más bajos recursos sin desatender al resto de la población.

En materia de infraestructura se considera a la obra pública sólo como un medio para el logro de un fin social. En el periodo anual que ahora se informa destaca la construcción de diversas obras en el Eje Troncal Metropolitano, como los pasos vehiculares inferiores en avenida Oceanía y los distribuidores viales Ermita y Taxqueña; nuevas instalaciones para los servicios de salud como el Hospital General en Álvaro Obregón, de próxima conclusión; las últimas etapas del programa del corredor turístico y cultural Paseo de la Reforma, Avenida Juárez, Centro Histórico, además del conjunto de acciones que diariamente se realizan para que la ciudad brinde una buena imagen y que permiten su funcionalidad, como son el manejo de los residuos sólidos, la limpieza y el barrido de calles, el alumbrado público, la atención a las áreas verdes y el mantenimiento al mobiliario urbano, entre otros. Recordando que a Obras y Servicios le corresponde sólo las vialidades primarias en todas estas materias.

Hago referencia ahora a estas acciones y a otras más que han contribuido a mejorar la calidad de vida de los habitantes de nuestra ciudad. Agregaré algunos

datos de avances al día de ayer y de logros destacados en esta administración sexenal que está por concluir.

Obras públicas.

El Eje Troncal Metropolitano de Integración Norte-Sur es uno de los proyectos de mayor importancia para el mejoramiento de la circulación vehicular en la Ciudad de México y su área metropolitana. Este corredor vial con origen en Ciudad Azteca, municipio de Ecatepec y con destino en Xochimilco en la zona sur de la ciudad, tendrá una longitud de 35 kilómetros de vialidad continua de acceso controlado hasta Anillo Periférico Sur. A su conclusión será una vía alterna a la Calzada de Tlalpan y a la Avenida Insurgentes en un recorrido distante en promedio de 5 kilómetros de esta avenida.

Actualmente está en operación como vía de acceso controlado el tramo desde Ciudad Azteca hasta la Avenida Taxqueña y con la inauguración en los primeros días de noviembre próximo del distribuidor vial Taxqueña se alcanzarán los 31 kilómetros de vialidad continua hasta la Avenida Santa Ana.

En esta administración como obras del Eje Troncal Metropolitano el Gobierno del Distrito Federal concluyó la construcción y puso en operación el distribuidor vial Ingeniero Heberto Castillo Martínez, en Zaragoza; las obras del puente Muyuguarda, primera etapa; los pasos vehiculares inferiores de Oceanía, que son dos, el distribuidor vial de Ermita Iztapalapa y el distribuidor Taxqueña, a punto de terminarse, así como los puentes vehicular Fray Servando Teresa de Mier, Lorenzo Boturini y Avenida del Taller, estos últimos tres llevados a cabo por el Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC).

En el mismo Eje Troncal Metropolitano se encuentra en proceso de construcción el distribuidor vial Periférico-Muyuguarda segunda etapa y en proceso de licitación las obras de los distribuidores en la Avenida Santa Anna y Calzada de La Virgen. Estos tres son proyectos bianuales a concluirse en el 2007.

Además se cuenta ya con los proyectos de los distribuidores en las Calzadas de las Bombas y del Hueso, cuya construcción corresponde decidir a la próxima

administración y con los que dicho eje alcanzará una longitud total de 35 kilómetro de vialidad continua hasta Xochimilco.

En el mediano plazo se podrá incrementar en 9 kilómetros más esta vía a fin de conectarla con la carretera federal México- Cuernavaca, con lo que la longitud total del Eje Troncal Metropolitano sería de 44 kilómetros.

Al ponerse en operación los dos pasos vehiculares inferiores en la avenida Oceanía, se unieron dos tramos, el de Ciudad Azteca a la Avenida Río Consulado de 14 kilómetros y el del Distribuidor Vial Ingeniero Heberto Castillo a Calzada Ermita Iztapalapa de 11 kilómetros, con lo que se alcanzó una longitud de 28 kilómetros de vía rápida.

El Distribuidor Vial de Ermita Iztapalapa Eje Vial 3 Oriente consiste en una vialidad elevada y con forma de trenza que es un diseño propio de los técnicos de la Dirección General de Obras Públicas, de la Secretaría de Obras y Servicios en la Calzada Ermita Iztapalapa para cruzar el Eje Vial 3 Oriente, así como dos gasas para incorporar a esta última vía la circulación de la calzada. En el proyectos se respetó el trazo para la posible construcción de la Línea 12 del metro, de la que se ahora se habla nuevamente y su correspondencia con la Línea 8. El Distribuidor tiene una longitud de 1 mil 715 metros.

El Distribuidor Vial Taxqueña, Eje Vial 3 Oriente, está integrado por 2 puentes elevados con el mismo diseño del Distribuidor Vial de Ermita, esto es en forma de trenza sobre la Calzada de Taxqueña, con longitud total de 1 mil 204 metros para cruzar en ambos sentidos del Eje Vial 3 Oriente, con lo que se generó una vía continua en este cruce; cuenta además con dos gasas elevadas, con longitud total de 380 metros para incorporar el flujo vehicular en sentido sur norte de dicho eje hacia la calzada Taxqueña y el flujo en sentido oriente poniente de esta calzada hacia el eje vial; la longitud total de las vialidades elevadas es de 1 mil 584 metros. Aquí sólo mencionó que muchos más datos de detalle de cada una de estas obras están contenidas en una carpeta que va a ser puesta a su disposición con la venia de la Presidencia de la Mesa Directiva al termino de esta presentación.

En el mes de septiembre del 2006 se iniciaron los trabajos preliminares del Distribuidor Vial Periférico Sur Muyuguarda, 2ª Etapa. De acuerdo con el programa de obra bianual los trabajos serán concluidos en el mes de julio del 2007, con lo cual el eje troncal pasará sobre el Periférico Sur y dará acceso a Xochimilco por la Calzada Muyuguarda.

En el seno de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, COMETRAVI, de la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana en el 2005 se creó la Subcomisión Técnica para la revisión del puente vehicular Monte Líbano, integrada por representantes de los Gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, con objeto de analizar y aprobar el proyecto ejecutivo de rehabilitación de dicho puente que conectan Las Lomas de Chapultepec con Tecamachalco.

El Gobierno del Estado de México realizó la obra correspondiente con la supervisión de la Secretaría de Obras y Servicios y se ha puesto ya en servicio nuevamente totalmente reforzado, con fibra de carbón.

En el Programa Metropolitano de Infraestructura Vial y de Transporte 2006, el Gobierno del Distrito Federal construye en el extremo oriente de la Calzada Zaragoza el Distribuidor Vial Zaragoza Texcoco con recursos provenientes del Fondo Metropolitano; van a destinarse a esta obra 960 millones de pesos. El 24 de agosto pasado dieron simultáneamente el banderazo de inicio de las obras del Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Gobernador del Estado; en dicho acto el distribuidor fue denominado "La Concordia"

El proyecto ejecutivo consiste en la construcción de dos vialidades vehiculares elevadas para comunicar la calzada General Ignacio Zaragoza con la Autopistas México Puebla y liberar todo el nodo que en la parte baja permite salir a Texcoco, Los Reyes la Paz y demás.

La longitud total de esta vialidad elevada será de 3 mil 747 metros y de acuerdo con el Programa de Obras los trabajos serán concluidos en junio de 2007.

Debo aquí reconocer los reclamos sobre los baches. Evidentemente hubo otras prioridades en años inmediatos anteriores, sin embargo este año hay una

autorización para llegar a una cifra récord superior a 3 millones de metros cuadrados.

Se ha atendido la repavimentación de la carpeta asfáltica de las vialidades primarias de la ciudad. En este año y hasta el día de ayer se registra un avance mayor a 50 por ciento respecto a la meta de 3 millones 098 mil metros cuadrados. Los trabajos han sido efectuados en diversos tramos en la avenida Revolución, Eje Central Lázaro Cárdenas, Ejes Viales 3 Sur, 5 Sur, 6 Sur, 10 Sur, 5 Norte, 1 Oriente, 3 Oriente y 5 Oriente, Paseo de la Reforma, avenida Observatorio, Circuito Interior, Calzada General Ignacio Zaragoza, Insurgentes Norte, Insurgentes Sur, Constituyentes, Crucero de Revolución y Molinos, entre otras, son 39 vialidades con distintos tramos en proceso. Antes de retirarme tendré el gusto de dejar en manos de la Vicepresidencia un cuadro con toda esta información detallada y este año estamos reponiendo para redefinir esa situación de deterioro que en realidad sí presenta la superficie de rodamiento vehicular en esta ciudad. Estas obras incluyen la pavimentación del 2º Piso del Anillo Periférico con asfalto modificado y la repavimentación con concreto hidráulico de la Glorieta del Angel de la Independencia.

El 18 de octubre se inicio la sustitución de la carpeta asfáltica por concreto hidráulico en los carriles confinados del Metrobús, en el tramo de la avenida Río Mixcoac a la calle de Tehuantepec.

Con acciones de bacheo, además, se atendieron 103 mil metros cuadrados, informó el Jefe de Gobierno, hoy digo son 242 mil metros cuadrados de bacheo de vialidades del Circuito Interior y se incluyen Circuito Interior, Eje Central Lázaro Cárdenas, avenida Ticomán, avenida Instituto Politécnico Nacional, calzada Ignacio Zaragoza, calzada del Tlalpan, avenida Chapultepec, Insurgentes Norte, Balderas, José María Izazaga, Mariano Escobedo y Canal Nacional.

A lo largo de esta administración se ha realizado el bacheo de 2 millones 836 mil metros cuadrados de vialidades, se aplicó señalización en mil 192 kilómetros de vialidades, se dio mantenimiento a 731 puentes peatonales y vehiculares y se atendieron 468 kilómetros de protecciones viales.

La planta de asfalto del Distrito Federal produjo en este periodo 368 mil 453 toneladas de asfalto, al día que informó el licenciado Encinas; hoy informe alcanzamos los 508 mil toneladas de mezcla asfáltica para apoyar los trabajos de repavimentación y bacheo de las vialidades primaria y secundaria efectuada en el sector central y las delegaciones en sus respectivas competencias.

La planta de asfalto que está produciendo esto es la planta Almix que se mencionó hace un momento y el día que quieran los invito a que veamos cómo se controla electrónicamente este proceso. En esta administración la planta de asfalto ha producido a la fecha 2 millones 194 mil toneladas de mezcla asfáltica.

El programa de mantenimiento estructural de puentes vehiculares comprende 12 puentes en distintos puntos de la ciudad, 6 de los cuales se encuentran sobre la calzada General Ignacio Zaragoza. En agosto se iniciaron los trabajos de mantenimiento a los puentes atirantados Javier Rojo Gómez, Juan Crisóstomo Bonilla, Canal de San Juan, Telecomunicaciones y República Federal. En el caso del puente Amador Salazar, sobre calzada Zaragoza, está en proceso y el descenso controlado por medio de pilotes.

El 30 de septiembre se iniciaron las reparaciones en las juntas de calzada de los puentes vehiculares ubicados en Periférico y calzada Ermita Iztapalapa, Periférico Arco Oriente y Alameda Oriente, ambos en la Delegación Iztapalapa, así como el de avenida Río Churubusco y avenida Universidad en Coyoacán, el primero ha sido concluido y los otros dos serán terminados el 30 de noviembre.

Al concluir la actuación administración se habrá dado mantenimiento estructural a 44 distribuidores viales y puentes vehiculares en el Distrito Federal.

El programa de 100 acciones para mejorar el tránsito vial en la Ciudad de México que se realiza conjuntamente con la Secretaría de Transportes y Vialidad, comprende dos etapas integrada cada una por 50 acciones. Al día de hoy se han concluido 86 acciones, son 23 adecuaciones geométricas, 53 señalizaciones en estaciones conflictivas, 5 intersecciones peligrosas, 4 renivelaciones en 4 cruces de vías de ferrocarriles, 150 renivelaciones de coladeras en Viaducto Río de la

Piedad, tramo calzada de Tlalpan, avenida Cuauhtémoc, considerada ésta como una sola acción.

Se encuentran en proceso 14 acciones más para llegar a las 100 comprometidas y también aspiramos a que este programa se continúe, que se terminarán en noviembre con lo que se concluye el programa con satisfactorios resultados para el tránsito vial con una baja inversión relativa.

En el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Indios Verdes, en coordinación con la Secretaría de Transportes y Vialidad, el 3 de marzo del presente año se concluyeron y pusieron en operación dos puentes peatonales y una adecuación geométrica con el propósito de contribuir al mejoramiento de la operación del centro y a la seguridad de los usuarios.

Se realiza la supervisión técnica de las obras de mitigación de impacto vial derivadas de los trabajos de confinamiento del ferrocarril suburbano de la zona metropolitana del Valle de México que construye la federación con el Estado de México, así como de la construcción de la terminal 2 del aeropuerto internacional de la Ciudad de México, obras que ejecutan dependencias del Gobierno Federal, esta última Aeropuerto y Servicios Auxiliares.

Obras en la red de Servicios de Salud.

El 10 de mayo del presente año se inauguró la remodelación y ampliación del hospital materno infantil Magdalena Contreras, los trabajos realizados abarcaron una superficie total de 2 mil 295 metros cuadrados, el nosocomio cuenta con 26 camas censables y 6 camas no censables y los detalles de la atención están en la carpeta que será distribuida, beneficiando en este caso a una población de 36 mil habitantes de la zona.

Con la finalidad de ampliar los servicios de salud principalmente a las Delegaciones Magdalena Contreras, Cuajimalpa y Álvaro Obregón, se han desarrollado desde febrero pasado bajo la modalidad de proyecto integral los trabajos de construcción de un hospital general en Álvaro Obregón, con capacidad para 120 camas censables y 74 no censables, con superficie de construcción de 13 mil 711 metros cuadrados. La población beneficiada con este hospital se

estima en 850 mil habitantes y ofrecerá servicios de ginecobstetricia, trabajo de parto, cirugía general, hospitalización de ginecobstetricia, medicina interna, cirugía y traumatología, urgencias, terapia intensiva, consulta externa, laboratorio, imaginología, rayos X, farmacia, entre otros.

En la modalidad de proyecto integral también el 10 de mayo del presente año iniciaron los trabajos de este nuevo centro de salud El Oasis en Magdalena Contreras, que tendrá una superficie construida de un mil 860 metros cuadrados, donde ofrecerá los servicios de consulta externa, imaginología, laboratorio y trabajo social y farmacia, para beneficio de 86 mil habitantes, esta obra registra al 23 de octubre un avance global de 90%, está por concluirse.

El 29 de mayo de 2006 se iniciaron los trabajos de construcción del nuevo centro de salud doctor Guillermo Román y Carrillo, en Iztapalapa, que beneficiará a 45 mil habitantes. Se construye bajo el esquema de proyecto integral, la obra registra un avance global de 92% y debe terminarse al 15 de noviembre del próximo.

Esta administración ha puesto énfasis en los servicios de salud con la remodelación y la ampliación de la infraestructura hospitalaria existente y la construcción de nuevas e importantes unidades; se realizaron rehabilitaciones y remodelaciones en 2 clínicas comunitarias, 4 centros de salud y 9 hospitales, destacando entre estos últimos el Hospital "Dr. Rubén Leñero". Los trabajos fueron realizados principalmente en las áreas de consultorio, laboratorios, quirófanos, encamados, bancos de sangre, y en 8 centros la renovación de la red de gas y medicinales.

Respecto a la construcción de nuevas unidades destaca el Hospital de Especialidades de la Ciudad de México "Dr. Belisario Domínguez", con capacidad de más de 200 camas; la Clínica Comunitaria "Santa Catarina" y 3 más que se encuentran en proceso de construcción y se concluirán en el presente año, entre ellos el Hospital General en Alvaro Obregón, ya mencionado.

Obras para los servicios educativos. Se realizaron trabajos de obra civil y acabados adicionales en los inmuebles de la sede de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, ubicadas en Fray Servando Teresa de Mier; 92 y 92 en la

Delegación Cuauhtémoc; se estudiaron, se elaboró el proyecto para el campus Cuauhtémoc, a construirse en el futuro en la Gustavo A. Madero, y el pasado mes de julio se iniciaron los trabajos del Programa Especial de Mejoramiento de la Infraestructura para la Educación Básica, los que consisten en la rehabilitación de las instalaciones hidráulicas sanitarias, eléctricas y de gas en planteles de educación básica, son jardines de niños, primarias y secundarias localizados en las 16 Delegaciones del Distrito Federal, son alrededor de 75 unidades.

En el Programa de Construcción e Infraestructura Educativa, desarrollado en esta administración, entre otras obras, destacan la construcción de 15 escuelas preparatorias que ofrecen servicios de este nivel a 16 mil 800 alumnos, y los 4 edificios en la sede principal de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, ubicada en San Lorenzo Tezonco, con capacidad para atender a 8 mil alumnos.

Obras para la cultura y el esparcimiento. Se concluyeron los trabajos en el Parque Tezozomoc, ubicado en la Delegación Azcapotzalco; se inauguró en la Fábrica de Artes y Oficios de la Delegación Tláhuac, llamadas FARO, nave industrial destinada a talleres, laboratorio, área de grabado y bodega, además de una galería central.

Se concluyeron los trabajos de adecuación en la Fábrica de Artes y Oficios en la Delegación Milpa Alta.

Con estas instalaciones se crean espacios de oferta física importante y de calidad para apoyar el desarrollo cultural de niños, jóvenes y adultos.

Se concluyeron los trabajos en el Deportivo “Rosario Iglesias Rocha”, localizado en la Delegación Tlalpan. Asimismo los trabajos en el Instituto del Deporte del Distrito Federal, ubicado en la Delegación Benito Juárez.

Se han concluido los trabajos de restauración, mantenimiento y remodelación del Antiguo Palacio del Ayuntamiento, en las siguientes áreas: Sala de Prensa “Francisco Zarco”, “Sala Oval”, “Salón de Cabildos”, “Salas de Virreyes”, “Portal de Acceso al Inmueble” y cubo de la escalera, así como la impermeabilización de las azoteas.

Se encuentran en proceso los trabajos de remodelación y mantenimiento de los núcleos de servicios sanitarios. Asimismo los trabajos de restauración de cantera en cornisas y bases de columnas de los patios interiores.

Me referiré a recintos culturales ahora. El Centro Cultural Ollín Yoliztli se terminaron los trabajos de sustitución de domos y mantenimiento mayor y adecuación de espacios del Centro y de la Escuela de Iniciación Artística, así como la remodelación de las Salas “Hermilo Novelo”, “Andrea Palma” y de la Escuela de Música.

En el Museo de la Ciudad de México se realizó la restauración de la fachada de la calle de República de El Salvador, ya la principal estaba previamente arreglada, así como la sustitución velarias.

En el Teatro “Benito Juárez” se efectuaron obras de mantenimiento en las Salas de Espectadores y Camerinos, así como la construcción de la salida de emergencia.

En el Teatro “Sergio Magaña” se realizó la restauración de fachada y se dio mantenimiento mayor.

Durante la presente administración se llevó a cabo la restauración, mantenimiento y remodelación integral de diversos espacios culturales, entre los que destacan el Teatro de la Ciudad, Teatro “Sergio Magaña”, el Teatro “Benito Juárez” y la Sala “Silvestre Revueltas” del Centro Cultural Ollín Yoliztli; en el Museo de la Ciudad de México y en el Antiguo Palacio del Ayuntamiento se efectuó entre otros trabajos la restauración de las fachadas de cantera y tezontle.

Obras para la impartición de justicia. El pasado 16 de octubre actual se iniciaron los trabajos de construcción del nuevo edificio de Servicio Médico Forense del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, que consta de una superficie construida de 11 mil 744 metros cuadrados, desarrollado en 3 niveles de estacionamiento subterráneo y 3 niveles superiores, los cuales se estima tendrán una duración de 13 meses; su terminación está prevista para el mes de noviembre del 2007. Los recursos están aprobados.

En el proyecto participó la Secretaría de Obras y Servicios, especialmente en los aspectos de cimentación y diseño estructural y la construcción será bajo la responsabilidad de la propia Secretaría de Obras y Servicios.

Se han concluido los proyectos de ingeniería, arquitectura e instalaciones para la remodelación del inmueble ubicado en Avenida Juárez 60, Centro Histórico, a fin de adaptarlo para oficinas de esta Honorable Asamblea Legislativa del Distrito Federal. A finales del mes de octubre de iniciarán los trabajos de nivelación, recimentación y refuerzo de la estructura, los cuales concluirán en marzo del 2007. Se han solicitado los recursos para proceder a los trabajos de remodelación.

Obras para el desarrollo social. Se concluyeron los trabajos de mantenimiento mayor en los Centros de Asistencia e Integración Social Cuemanco y Atlampa, en el sur de la Ciudad; Cuauhtepac y Villa Mujeres, en el norte; Torres del Potrero en el surponiente; Coruña y Plaza del Estudiante en el Centro, y la Cascada en el oriente.

El Centro de Asistencia e Integración Social en Iztapalapa se inauguró y puso en servicio, está ubicado en la Delegación Iztapalapa, el proyecto incluyó la construcción de 6 instalaciones de un nivel a base de módulos prefabricados con capacidad 168 usuarios, incluyendo 38 espacios para personas con discapacidad y áreas para los diversos servicios de atención, así como zonas verdes, un estacionamiento, patio de maniobras y caseta de vigilancia; el área de las construcciones es de 2 mil 240 metros cuadrados. En este CAIS se ha programado iniciar a finales del presente mes de octubre la construcción de un edificio para talleres productivos y la ampliación del comedor.

Se inauguró asimismo y puso en servicio el centro de capacitación de costureras y constureros “19 de septiembre”, ubicado en Manuel J. Otón, casi esquina con San Antonio Abad en la Delegación Cuauhtémoc. En la planta baja se ubican los talleres de dibujo y patronaje, biblioteca y servicio sanitarios, en la planta alta se encuentran los talleres de modelado, diseño de modas, costuras, confección y bordados, además un taller de graduación y la cocina.

Se realizan los trabajos de mantenimiento mayor en 6 centros de atención al desarrollo infantil, ubicados en las delegaciones Coyoacán, Cuauhtémoc, Iztacalco y Tlalpan, mismos que se concluirán el próximo mes de noviembre.

Se dio inicio a los trabajos de rehabilitación y remodelación de 9 unidades del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, ubicadas en diferentes delegaciones.

Hablaré ahora de los servicios urbanos. Diariamente se generan en la ciudad unas 12 mil 800 toneladas, y aquí corrijo hay un error de tipografía que también está en esta carpeta, son 12 mil 800 toneladas, tiene razón, señor diputado, su observación, de residuos sólidos los cuales se sujetan a procesos de transferencia, selección, reciclaje y disposición final.

Con el propósito de mejorar la eficiencia en la prestación del servicio, el Gobierno del Distrito Federal además de la operación de la infraestructura y del equipamiento utilizado en el manejo y control de estos residuos, desarrolla programas para su mantenimiento y ampliación.

Se trasportaban desde las 13 estaciones de transferencia, 5 millones 078 mil toneladas de residuos sólidos de los cuales 1 millón 540 mil se manejaron en las 3 plantas de selección y aprovechamiento.

Estas 16 instalaciones recibieron mantenimiento integral a efecto de garantizar la continuidad de la operación, se detallan en la carpeta que se distribuirán las acciones.

En el Laboratorio Central de Biología Ambiental se analizaron 11 mil 976 muestras de lixiviados, partículas suspendidas totales, partículas viables, agua residual y composta. Mediante el programa de monitoreo ambiental se tomaron 152 mil mediciones de 23 variables como temperatura, humedad, explosividad, biogas, tóxicos, oxígeno, PH con reactividad eléctrica, ruido, radioactividad y cloros, entre otros. En esta administración, se han analizado a la fecha 68 mil 350 muestras en el Laboratorio Central de Biología Ambiental.

En la cuarta etapa del relleno sanitario "Bordo Poniente" ubicado en zona federal del ex lago de Texcoco, se dispusieron de manera segura y controlada 4 millones

450 mil toneladas de residuos sólidos, incluyendo el rechazo de las plantas de seriación mediante acciones de extendido, nivelación, compactación y cobertura de los mismos con tepetate, extracción y acarreo de lixiviados, riego de caminos y de frentes de trabajo con agua tratada, control de biogas, rastrilleo y mantenimiento de caminos con balasto y material resultante sacado de la carpeta asfáltica, así como la limpieza del sitio, además se realizaron trabajos de saneamiento en 26 hectáreas de terreno.

Se continuó con las lecturas periódicas en las 11 estaciones de instrumentación geotécnica, instaladas en la periferia de la cuarta etapa del relleno sanitario "Bordo Poniente" y se instalaron 3 estaciones acereográficas para el monitoreo sísmico "El Sitio", donde técnicos del Instituto de Ingenierías de la UNAM realizan periódicamente su calibración. En el primer trimestre del 2006, se inició el complemento de esta instrumentación con la instalación de 3 inclinómetros, ubicados entre el brazo derecho de Río Churubusco y el relleno sanitario, así como otros dos localizados entre éste y el canal de la compañía.

Con base en el resultado positivo de estudios de mecánica de suelo, se elaboró el proyecto ejecutivo para la clausura de la cuarta etapa del relleno sanitario bordo poniente y el correspondiente estudio de impacto ambiental con los que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Gobierno Federal, autorizó el incremento de la altura de las celdas en 4 metros en la periferia y 7 metros al centro, extendiéndose con ellos su vida útil, con un periodo de 3.8 años hasta septiembre del 2006 y la segunda de 1.8 años, previa confirmación de que no se hayan causado afectaciones a las infraestructuras hidráulicas adyacentes durante la primera fase de la clausura.

Como parte de los compromisos establecidos el 1° de julio del 2005, el Gobierno del Distrito Federal entregó a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, el estudio de opciones viables para el manejo integral, tratamiento y la disposición final de los residuos sólidos del Distrito Federal, que incluye las alternativas para un nuevo sitio de disposición final.

Durante esta administración, se han depositado de manera segura y controlada 26 millones 549 mil toneladas de residuos sólidos en distintos de disposición final “Bordo Poniente”.

Una de las acciones más importantes para la imagen de la ciudad es el barrido manual y mecánico que diariamente se realiza en 610 kilómetros de vialidad primaria; en el periodo que se informa, se realizó el barrido de 697 mil kilómetros, 806 mil que hicimos al día de hoy, en los diversos perfiles de la viabilidad; se recolectaron 3 mil 552 metros cúbicos de residuos en tiraderos clandestinos; se retiraron 633 mil piezas de propaganda política y comercial no autorizada, colocado en mobiliario urbano y se eliminaron 63 mil metros cuadrados de graffiti.

Del 5 de diciembre del 2000 a la fecha, se ha realizado el barrido manual y mecánico en 2 millones 956 kilómetros de vialidades primarias y se han recolectado 2 millones 868 mil metros cúbicos de residuos sólidos.

Se proporcionó mantenimiento a 1 mil 300 hectáreas de áreas verdes y reforestadas de la Alameda Oriente, Parque Aguilas y Leones y Parque Galindo y Villa, en 8 Ejes Viales, 12 vías rápidas y 12 avenidas principales; en la Glorieta de San Jerónimo y en el distribuidor vial ingeniero Heberto Castillo Martínez; además se atendió la Calle Independencia, Avenida del Imán y Calle Céfiro y el Eje Vial 3 Oriente, Calzada Ermita Iztapalapa.

Se inauguraron los trabajos del Andador José María Marroquí y de la Plaza Juárez, los que se realizaron al perímetro de 1860 metros cuadrados.

Se realizó la construcción de 10 mil 815 metros cuadrados de carpeta de concreto hidráulico estampada en la Glorieta del Angel de la Independencia.

Se renovó la superficie de rodamiento de los carriles centrales del Paseo de la Reforma tramo Avenida Juárez a Avenida Hidalgo, incluyendo el cruce con esta última avenida, con la construcción de 10 mil 400 metros cuadrados de carpeta de concreto hidráulico.

La cuarta etapa de rehabilitación del corredor turístico y cultural Paseo de la Reforma-Avenida Juárez-Centro Histórico incluyó además las obras de

remodelación en la Calle Independencia desde la Calle Balderas hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas y sus perpendiculares comprendidas en dicho tramo, López, Dolores, Luis Moya, Revillagigedo y José Azueta, con un desarrollo de 1 mil 450 metros de vialidades. Hay más detalles en la carpeta.

Se renovó totalmente la deteriorada carpeta de rodamiento vehicular con la construcción de 12 mil 800 metros cuadrados de pavimento.

La infraestructura del alumbrado público fue renovada con la instalación de una red eléctrica de 2 mil 240 metros y 76 postes cónicos. Los trabajos incluyeron los de la remodelación general de la planta Santos Degollado.

Para la limpieza integral del corredor turístico y cultural Paseo de la Reforma-Centro Histórico se han atendido 38 millones 610 mil metros cuadrados con **barrido anual** de 1 millón 610 mil metros cuadrados con lavado de banquetas y plazas.

En materia de áreas verdes, se realizó el riego en 2 millones 967 mil metros cuadrados, deshierbe en 1 millón 15 mil metros cuadrados y el barrido en 1 millón 19 metros cuadrados y el papeleo en 788 mil.

El alumbrado público ha permitido, en su atención ha tenido 366 circuitos apagados, cuando se reanudó el servicio de 3 mil 765 luminarias.

Se hace la limpieza del Centro Histórico, se trabaja en el rescate del Centro Histórico de Xochimilco con el mantenimiento, entre otros, al Templo de San Bernardino de Cien; igualmente se rehabilitó la Plaza Comercial Cuemanco inmediata al embarcadero y se ha continuado con estos trabajos.

Se hace rehabilitación de corredores ecológicos como el Vasco de Quiroga en la Gustavo A. Madero; el Santa María Aztahuacán en la Delegación Iztapalapa.

En alumbrado se han dado mantenimiento a 38 mil 943 luminarias de alumbrado.

Vienen más datos aquí. Durante esta administración se registraron 267 mil acciones de mantenimiento en alumbrado público al desarrollo en vía primaria. Se instalaron 15 mil 497 luminarias nuevas de tubos metálicos y se dio mantenimiento a 276 súper postes.

Normatividad. En forma permanente se revisan y actualizan las normas de construcción del Gobierno del Distrito Federal para incorporar especificaciones de nuevos materiales utilizados en la industria de la construcción y tecnologías recientes sobre procedimientos de construcción.

Se incorporaron a este sistema de normas 4 nuevos capítulos: diseño de pozos, instalación de bomba centrífuga para conducción de agua, materiales asfálticos modificados y alumbrado público.

Asimismo se realizaron y actualizaron 9 capítulos: cerca de malla de alambre, concreto hidráulico, pavimentos, banquetas y andadores, instalación sanitaria, instalación en sistemas contra incendio, instalación de motor eléctrico, anteproyecto electromecánico, instalación de muebles sanitarios y de áreas ajardinadas y forestación.

Además se elaboró en el capítulo residuos de la construcción reciclados el libro 4 y otros más estudios de la construcción también como disposiciones generales y apoyando al Comité Administrativo del CAPSE en la elaboración de un anteproyecto de norma mexicana para supervisión en infraestructura educativa.

Con objeto de dar cumplimiento al primer punto de acuerdo con la sesión del 13 de julio del 2005 con los diputados de la Asamblea Legislativa, se llevó a cabo el estudio para la consulta en formato electrónico en línea de los 19 ejemplares de las Normas de Construcción de la Administración Pública del Distrito Federal, el cual permitió a partir de mayo del presente año tener acceso a las Normas de Construcción a través de la página Web de la Secretaría de Obras y Servicios.

Se elaboró el estudio y desarrollo de actualización general del sistema integrado de información de la base de datos del registro de concursantes, donde tenemos registradas 5 mil 500 personas físicas y morales.

Se actualizó el tabulador general de precios unitarios del Gobierno del Distrito Federal para elaborar el correspondiente al 2006, del cual se editaron 500 ejemplares, en el que se incorporaron 250 nuevas matrices de precios unitarios para las nuevas técnicas constructivas.

Pido permiso de un minuto más para terminar, señor Presidente, gracias.

Seguridad estructural. Uno de los aspectos de mayor trascendencia para el Gobierno son los estudios e investigaciones en materia de seguridad estructural e ingeniería sísmica, que realizan mediante convenios de colaboración con instituciones de investigación y de educación superior.

En el periodo que se informa se dio seguimiento a 5 convenios con el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México para continuar igual número de estudios y a 3 con la Universidad Autónoma Metropolitana, así como a 2 contratos con el Centro de Operación y Conservación de Instrumentación y Registro Sísmico para facilitar los trabajos de operación y conservación de la red básica de acelerógrafos digitales en el sistema de alerta sísmica de la Ciudad de México y de un contrato con el Centro de Investigación Sísmica derivado de un estudio de investigación sísmica.

Yo creo que esto contesta el por qué atiende esta Secretaría Técnica los aspectos de protección civil en apoyo al resto del gobierno.

Se han emitido 520 dictámenes de seguridad estructural de edificios diversos. Finalmente señalar que se continúa con la operación del programa de evaluación de daños a edificaciones por sismo, donde participan honorariamente 1,073 directores responsables de obra.

Los avances y logros aquí reportados en forma resumida corresponden a políticas bien definidas y a programas institucionales establecidos con el objetivo de mejorar los servicios en la ciudad; son proporcionales a la disponibilidad de recursos presupuestales aprobados y han sido posibles gracias a la dirección, apoyo y confianza de nuestros jefes de gobierno y al grupo de trabajo que integra esta Secretaría en todos sus niveles técnico-administrativos en sus diversas especialidades.

Particularmente nuestro reconocimiento a los trabajadores que en sus respectivos frentes, desempeñándose con responsabilidad y entrega han hecho posible que contemos con los servicios que la ciudad demanda.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ.-** Muchas gracias, Ingeniero.

Se solicita al ingeniero César Buenrostro permanezca en la tribuna a efecto de dar respuesta a las preguntas que le formularán a continuación.

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

En términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, harán uso de la palabra a nombre de sus respectivos grupos parlamentarios desde su curul por un tiempo máximo de 5 minutos para formular sus preguntas al ingeniero César Buenrostro las siguientes diputadas y diputados: diputado Enrique Pérez Correa, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputado Francisco Alvarado Villazón, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Armando Tonatiuh González, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Miguel Angel Errasti, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, y el diputado Sergio Avila Rojas, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, se concede el uso de la palabra al diputado Enrique Pérez, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO ENRIQUE PÉREZ CORREA (desde su curul).-** Gracias, Presidente.

Señor Secretario, me gustaría en este espacio que me otorgan comentar respecto a tres temas que a quienes participamos en Alternativa nos preocupan y nos han preocupado desde hace mucho tiempo, un poco recordando aquel debate que se dio cuando se presentó el proyecto de los segundos pisos, que si mal no recuerdo usted tuvo una visión muy clara al respecto.

Sin duda esta ciudad le ha apostado a incentivar el transporte privado, es decir a fomentar las condiciones para que la gente se siga transportando con base en un vehículo propio y las obras en ese sentido son más que evidentes: los distribuidores viales, el segundo piso, los proyectos de repavimentación que tienen en varias vialidades importantes.

En este sentido, quisiera yo comentarle también que hace tres años cuando se presentó el proyecto quienes ahora somos diputados de Alternativa nos manifestamos no en contra del segundo piso sino a favor de que se plebiscitara esa obra, y en aquel momento y en aquel debate se ofrecieron distintas alternativas para resolver el problema de vialidad en la Ciudad de México.

Uno de los ejemplos que estuvo muy en mención en aquel tiempo fue el proyecto de rescate de la ciudad de Bogotá, con estas distintas estrategias del alcalde, que por cierto por ello se hizo muy famoso y reconocido, entre ellas se encontraba el confinamiento en carriles exclusivos de transporte público, cosa que al pasar de los años ya se realizó con el Metrobús en la Avenida Insurgentes, en el establecimiento y diseño de ciclopistas, cosa que también ya se realizaron con sus queberes, dado que ya las pendientes son difíciles de cruzar y el abandono en que también han incurrido no sé si algunas delegaciones o la misma Secretaría para darle mantenimiento.

Entonces, en este sentido yo quisiera preguntarle, comentarle más bien, primero si existe alguna visión de parte de la Secretaría de Obras, también entendiendo que está concluyendo ya la gestión, respecto al rescate de los espacios públicos, cosa que ya fue probada en la ciudad de Bogotá, que solamente iluminándolos, solamente tienen actividades culturales, solamente regresándosele a los vecinos es como estos espacios públicos, estos centros de reunión se vuelven espacios verdaderamente de desarrollo y de esparcimiento y dejan de ser este centro de operación de malvivientes y delincuentes.

El otro tema es respecto a una pregunta en relación a que de qué forma ustedes determinan qué vialidades rehabilitar y cuáles no. Me parece que el problema que ahora presenta el Metrobús es un problema muy similar al que ocurre y ha

ocurrido desde hace 10 años en la Calzada Zaragoza con la Línea A del Metro. El problema incluso es todavía más grave, porque allá ya hay hundimientos en distintas zonas y aunque no haya agujeros, sí hay ciertos niveles que parecieran pista de motocross, donde finalmente es una vialidad de alta peligrosidad y sí nos encontramos con que de pronto se actúa inmediatamente en el proyecto del metrobús; sin embargo, para los ciudadanos de la zona oriente, específicamente los que cruzan por la avenida Zaragoza, pues están como que todavía esperando que haya una decisión de parte del gobierno para resolver esta tema y en ese sentido a mí me parece que hay todavía más afluencia de ciudadanos en Zaragoza que en Insurgentes. Por supuesto que los medio de comunicación toman más Insurgentes porque es la que cruza a estas zonas que les llamamos clase media, clase media altas y los ciudadanos de Iztapalapa pueden dormir el sueño de los justos.

Otro tema es el tema de los estacionamientos. La ciudad de México tiene un déficit impresionante en la posibilidad de que la gente estacione su vehículo o su transporte en un lugar seguro. Esto ha conllevado a distintas expresiones, incluso fuera del orden como los famosos franeleros, como los famosos cuidadores de coche que han hecho de esto una forme de vida y que no ofrece en términos reales ninguna garantía para quienes obligadamente necesitamos dejar nuestro coche en la vía pública, y esto impacta más cuando reconocemos algunos estudios donde determinan que el 80 por ciento del espacio urbano, es decir de la carpeta asfáltica se ocupa para estacionamiento. Luego entonces habrá ahí una gran ventana de oportunidad donde nos damos cuenta que quizá la construcción de nuevas vialidades y de ampliar nuevas carreteras no sea en efecto la solución, sino la recuperación de los espacios transitables que ya existen.

Entonces, aquí yo le preguntaría muy puntualmente, señor Secretario, si la Secretaría de Obras tiene la dimensión de este problema, que finalmente es un problema que lleva solución, si construyéramos espacios para estacionamientos, incluso verticales que ya hay muchos ejemplos en distintas ciudades del mundo, podríamos abatir este problema de tránsito en la ciudad de México.

Entonces, ahí la pregunta sería si en estas tres partes, tanto en recuperación de espacios públicos, en cuestión de la visión y estrategia de nuevos estacionamientos y en rehabilitar las vialidades donde sea necesario, está incluida en una visión moderna de ciudad o que si seguimos viendo las cosas como cuestiones a reacción y preguntarle con base en esto, en este contexto ¿hasta cuándo nosotros vamos a dejar de ver una Secretaría de Obras que siempre esté a reacción como que respondiendo ante las deficiencias de un programa de ciudad que ya ha sido caducado y veremos a una Secretaría de Obras con una visión modernista de una ciudad con planteamientos y obras que vayan rumbo a una relación más moderna entre los ciudadanos y el gobierno de la ciudad.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro para dar respuesta las preguntas formuladas. Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CÉSAR BUENROSTRO HERNÁNDEZ.-** Señor Presidente, con su autorización.

Señor diputado Pérez Correa: Aborda usted con estructura, con conocimiento de causa parte de la problemática importante que tiene esta ciudad sin duda, coincido.

Evidentemente que es necesario hacer recuperación de espacios públicos. En realidad parte del trabajo que se ha hecho en lo que es el Corredor Turístico y Cultural Fuente Petróleos, Paseo de la Reforma, Avenida Juárez y Centro Histórico, ha permitido recuperar espacios muy amplios para la ciudadanía y puede venir de todos lados de la ciudad porque es nuestro Paseo de la Reforma y en nuestro Centro Histórico y hay un trabajo importante que se está realizando por la Secretaría del Medio Ambiente en coordinación con otras áreas, participa en alguna forma la Secretaría de Obras y Servicios son los corredores ecológicos. Esto es una idea nueva, recuerdo con el ingeniero Cárdenas esta zona de Periférico en la zona Oriente, en esta parte que pasa inmediata la Unidad Habitacional Vicente Guerrero, se rehabilitó todo el camellón, es un espacio muy

amplio, se instalaron escaleras para que inclusive no cruzar nada más vialidad de lado a lado, sino con escaleras que bajan; allá en el camellón central se instalaron juegos deportivos e inclusive se promovió que grupos de padres de familia formaran, se organizaran y que uno de ellos o una pareja cuidara una tarde al mes al resto de los niños en esa área pues precisamente en función de la necesidad que tiene de cuidarse a los niños.

Estoy totalmente de acuerdo con este planteamiento, sí coincide con políticas que tiene la administración actual y estoy seguro que al futuro también seguirá.

Le comento que se está haciendo un trabajo importante en Canal Nacional para recuperarlo con un área verde, un área ecológica y un área ecológica y un área de paseo, un área de recreación que también se trabajó y, repito, esto no es adorno de la Secretaría de Obras y Servicios, es de otras dependencias, del gabinete de desarrollo sustentable y que sí coordina esta Secretaría de Obras y Servicios, es la de Acueducto de Guadalupe, por decirlo de alguna manera.

Entonces son varias partes de la ciudad donde están recuperándose estos espacios, el parque Tezozomoc, esta unidad del Mestizaje que también fue recuperada, el bosque de San Juan de Aragón, el zoológico de San Juan de Aragón, que sí son obras de esta administración, en algunas participó la Secretaría de Obras y Servicios, y evidentemente que esta ciudad, retomar un camino de humanización de nueva cuenta, porque a mi edad le puedo decir en otra época éramos un poco, nos tratábamos con mayor cordialidad, había centros de recreo y evidentemente esos centros de convivencia social son indispensables para que nuestra ciudad avance.

Por ahí diseñamos, hace un rato y está por ahí latente, un programa que ahora está manifestándose en la sesión de cabildo, estuvimos ahí temprano con el Jefe de Gobierno y se habló del establecimiento a iniciativas curiosamente del Instituto Electoral del D. F. la posibilidad de una cultura de convivencia cívica ciudadana, le estoy poniendo el nombre que nosotros le pusimos desde hace unos 5 ó 6 años, conciencia y cultura cívica ciudadana que permitiría el cuidado de los niños, a nuestros adultos mayores, que propiciaría un manejo más racional del agua, de la

disposición de la basura que se tira en vía pública, el respeto a los reglamentos de tránsito y otra serie de cosas que abundaría yo mucho, pero estoy de acuerdo con usted, esa parte es importante y hay un inicio, habrá que fomentarlo todavía con mayor impulso, coincidimos con usted.

El asunto relativo a cómo se determina qué vialidad debe atenderse, aquí prevalecen dos aspectos. En realidad y es una preocupación mayor, voy a abordarla al final, pero yo quiero decirle sí tenemos un problema real, la ciudad, creo que hay una coincidencia total y no sólo compartida con Nueva Alianza, con el Partido Verde Ecologista, lo he escuchado de amigos del PAN, del PRI y por supuesto del PRD que ha llevado una campaña en ese sentido de recuperar una serie de aspectos; se trata de que la ciudad ya tiene un tamaño fuera de lo racional, es absurdo que a 2 mil 400 metros sobre el nivel del mar traigamos de agua de 125 kilómetros de distancia y la siguiente hay que ir a traerla a 150 y la otra hay que ir a traer a 280 y subirla ahora a mil 100 metros y luego de otro lado habrá que traerla a 2 mil o a 2 mil 500 metros de bombeo para poderla introducir al Valle de México. El tamaño de la ciudad ya no es racional, y cuando uno lee las noticias de que 250 mil o 280 mil automóviles se vendieron sólo en el Distrito Federal el año pasado, dice uno: bueno, ya no va a haber lugar ni siquiera para estacionarlos, entonces es un problema en el que creo que falta racionalidad, en todos y crear mayor conciencia.

Aquí tengo que referirme a algo que en esta Honorable Asamblea he tenido oportunidad de comentar anteriormente, se conjugan dos aspectos: la necesidad del suelo por demanda que viene la gente aquí a esta ciudad porque tiene muchos atractivos y, por otro lado, la especulación de inmobiliarias, hay de todo, hay gente muy notable, ejemplar, pero también hay de otro, y me refiero a inmobiliarias o desarrolladores inmobiliarios de aquellos modestos, los más modestos que invaden predio y luego siguen por ahí y se quedan finalmente, logran regularización de la tenencia, como los grandes inmobiliarios. Invito a que se eche una asomada ahí a la zona de Huixquilucan, un desarrollo de Bosque Real donde el Presidente Municipal nos exige que abramos ya para que entren por Reforma y por Palmas, que entre aquí o meterse por los puentes y bajar por 5 de Mayo y

subir por avenida Centenario, por la calle de Centenario, ahí en la zona de Álvaro Obregón, lo que pasa es que no tenemos resuelto el problema nosotros en lo interno y seguimos creyendo que esta ciudad puede crecer sin límites.

Entonces ya me fui muy largo en esto, yo le digo, sí es importante que veamos cómo le hacemos en este asunto, y aclaro en este punto que desde hace 3 años la Secretaría de Obras y Servicios no maneja ya lo de agua potable y maneja lo de drenaje, cuando se fusionaron la Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica y la Comisión de Aguas del Distrito Federal, se constituyó el Sistema de Aguas de la Ciudad de México y está sectorizado en la Secretaría de Medio Ambiente. Nosotros formamos parte de su consejo directivo, y yo algunas cosas tendría oportunidad de hacer referencia a las mismas, no sólo por la capacidad que tengo como coordinador del gabinete de desarrollo sustentable, en donde está incorporada la Secretaría de Medio Ambiente, sino porque conozco algo de ese tema y podríamos abundar más adelante en su caso.

Tenemos que, en esta ciudad que crece de esta manera, tenemos que combinar y esto creo que explica varios aspectos, tenemos que combinar la atención de lo urgente, que por urgente es importante, con lo trascendente que es más importante todavía, lo trascendente es la mirada de mediano y largo plazo, que no puede perderse nunca y que necesitamos atender los dos aspectos al mismo tiempo. Yo no abundaría por ahora en esto, sé que por ahí va a venir alguna otra pregunta seguramente sobre esta cuestión de lo urgente y lo importante, es una combinación, ambos aspectos deben atenderse.

Nosotros atendemos las vialidades no sólo en forma reactiva, un bache no lleva a buscar cómo lo tapamos, y el tapado no es aventar un poco de asfalto en frío en un bache y taparlo parra que se destape 5 días después u 8 días después, sino ahí hacemos un recuadro y fresamos, quitamos el asfalto ya deteriorado y colocamos una carpeta asfáltica en ese rectángulo que puede ser de 3 por 5 o de 6 por 18, o lo que sea, según el tamaño del deterioro que haya en ese sitio, eso es reactivo y tienen razón.

Por otra parte, tenemos un método de revisión, además de instituido en la parte de revisión ocular para ver exactamente donde están los daños, dónde están los problemas, pero tenemos un método también con un equipo que va determinando en qué condición está el pavimento, es insustituible la revisión ocular por los especialistas para determinar cuáles son las vialidades.

Hoy en día tenemos que reconocer –repito- que estamos atendiendo 3 millones de metros cuadrados y van a terminarse al día último de diciembre y con eso va a mejorar muchísimo la vialidad. Lo ideal sería en estos casos llegar a un punto en el cual la vialidad aquí era de un nivel, nivel físico de operación que permitiera que con mantenimiento preventivo que es mucho más económico que el correctivo, pudiera arreglarse.

Calzada Zaragoza es un caso especial, que me gustaría algún día platicar especialmente con usted, pero no le puedo dejar de mencionar que ahí el problema no es de la colcha o sea el asfalto de arriba, el problema es que tenemos hundimientos diferenciales muy fuertes que no sólo afectan al asfalto, en la Universidad nos afectaron el edificio sede de Zaragoza 2 y hubo necesidad de renivelarlo, los puentes atirantados que mencioné y que están sujetos todos de la Calzada Zaragoza sujetos a arreglo, estos es por un hundimiento diferencial que se tiene y el tipo de cimentación. De manera que sí hay un proyecto para hacerlo, habrá que destinar y habrá que haber muchos problemas durante la etapa de arreglo.

Finalmente estacionamientos, coincido con usted. Mire, hay una etapa y no habrá que abandonarla. Nosotros no somos muy partidarios de la inversión privada en lo que es obra pública y servicios, pero hay un caso ahí que se dio en su momento y que resultó positivo, era una empresa constructora grande, le fue asignada una concesión y construyó un estacionamiento subterráneo ahí en Avenida Morelos, que ocasionó problemas durante su construcción, después no, absolutamente no.

Entonces durante un tiempo amortiza su inversión la empresa y después la entrega a la Ciudad. Entonces quizás este tipo de soluciones haya que incidirlas y buscar por otro lado, recordará usted seguramente que también hubo una etapa

de gran abuso de los concesionarios de estacionamientos que cobraban lo que querían y hágale como quiera, y cualquier demanda no prosperaba.

Es necesario avanzar más en tener mejores estacionamientos, pero ojalá haya la posibilidad de que haya el récord de que en la Ciudad de México se vendieron sólo 10 mil automóviles en un año.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias señor Secretario. Para réplica se concede el uso de la palabra al diputado Enrique Pérez, hasta por 3 minutos.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO ENRIQUE PEREZ CORREA (desde su curul).-** Sin duda alguna coincidimos con su respuesta e insistimos que esos temas son temas de una visión de ciudad a futuro y de veras que nos parece muy bueno que usted haya estado a cargo de la Dirección de Obras, lo que no nos pareció fue muy bueno fue que en el tema de los Segundos Pisos lo hayan hecho a un lado con la opinión que tenía y ojalá eso nunca vuelva a ocurrir, porque recordemos que se puso por delante la Secretaría de Medio Ambiente y todos sabemos la historia de esa obra y a futuro esperemos, aún sin que posiblemente usted no vaya a continuar en su cargo, sí es una voz bastante calificada y en estos temas esperemos que siempre nos ayuden con esas colaboraciones.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. Se concede el uso de la palabra al diputado al diputado Francisco Alvarado, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos.

Adelante.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO JAVIER ALVARADO VILLAZON (desde su curul).-** Gracias señor Presidente.

Señor Secretario, podría usted darnos alguna fecha para que los camiones recolectores de desechos empiecen a cumplir la Ley de Residuos Sólidos, la cual

establece que a partir del primero de octubre del 2004 es obligatoria la separación de basura, pero la realidad que vivimos nos muestra que esta obligación no está siempre cumplida ni por parte de los ciudadanos ni por las autoridades.

Por esto le quiero preguntar, señor Secretario, ¿cuáles serán las acciones en el marco de sus atribuciones que emprenderá para que se de cabal cumplimiento a estas obligaciones?

¿Cuándo entrarán en total función los camiones recolectores con la separación de residuos sólidos inorgánicos y orgánicos?

Le solicitamos también que nos haga llegar los estudios que sustentan al programa relativo al nuevo relleno sanitario, así como al programa respectivo, dado que la capacidad del Bordo ya ha sido agotada.

Ingeniero, las preguntas que le he formulado son concretas y de la manera más atenta, le solicito que su respuesta también lo sea.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero Buenrostro, para dar respuesta a las preguntas formuladas.

Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CESAR BUENROSTRO HERNANDEZ.-** Gracias, señor Presidente. Señor diputado, agradezco su intervención.

Mire usted, este asunto, es un asunto en donde tenemos que ver todos lo de la recolección de basura que la ley dispone que debe hacerse en forma separada. Este ha sido un asunto que tomó con la mayor responsabilidad el Gobierno del Distrito Federal, pero en donde necesitamos conciliar una serie de asuntos, unos son de tipo jurídico, la ley, el reglamento por emitirse, la parte relativa a la divulgación, el fomento de una cultura en esa materia, una serie de aspectos de tipo demostrativo y luego aquí viene la parte relativa, todo eso en principio está caminando.

Hemos llegado a acuerdos, no ha habido diferencias, todo el mundo está consciente de que es muy importante hacer la separación, la recolección separada de residuos, pero advertimos en un momento, en el seno de este grupo de trabajo que se formó por el Gobierno del Distrito Federal y que celebra reuniones cada 15 días con distinguidos diputados a la Asamblea Legislativa, la anterior legislatura, nos veíamos cada 15 días, 3 ó 4 horas por las tardes de los jueves, los miércoles eran, y los intermedios nos reuníamos con los jefes delegacionales o sus representantes, se avanzó y llegamos a un punto en el cual se señaló que teníamos que medir con mucho escrúpulo la forma de hacer la divulgación, se hicieron ferias en las delegaciones, se tomaron algunas acciones positivas, les diría inmediatamente a continuación, pero se encontró un limitante y que es definitivo.

Es el hecho de que la renovación del parque vehicular con compartimentos separados o la adecuación de aquel parque vehicular que tiene vida útil todavía por delante y que necesita hacerse una adecuación para poder recibirlos por separado, llevaba un tiempo y necesitaba presupuesto.

Planteamos nosotros y así se aprobó, así se convino, que se haría una renovación en unos 6 ó 7 años de todo el parque vehicular, y repito, incluyendo el que tiene todavía vida útil su adaptación. Esto se hizo en función de limitante presupuestal. Tomó conocimiento la Asamblea Legislativa. Ahora que usted toma como nueva legislatura, deseo en este punto a todos los señores legisladores mucho éxito en las funciones que van a realizar, que vienen realizando ya, pero ojalá de parte de ustedes pueda surgir algo que la ciudadanía acepta y que es cuestión de persistir en aquellas áreas en donde no sólo no se separa la basura, sino que se va a depositar en la calle directamente, y me refiero a personas de alto nivel económico que van a dejarlos a los camellones de las avenidas, que pudiera plantearse.

Yo ofrezco tratarlo nuevamente, estamos convencidos en el gabinete de desarrollo sustentable la importancia de este asunto, para que pueda iniciarse o impulsarse lo que a la fecha tiene un avance que no llegue al 20 por ciento, hay ya colonias, hay circuitos, algunas delegaciones han tenido el ingenio y la capacidad de

divulgación y de promoción para que recojan un día orgánicos y otro día inorgánicos.

En otras ocasiones ha habido la posibilidad por contar con recursos para horas extras, de pasar en la mañana por un tipo de residuos y pasar en la tarde por otro tipo de residuos, pero repito, es una cosa que sí es compleja, pero ataquémosla de nuestra parte, el tiempo que estemos por ahí, hasta el 5 de diciembre.

Yo me ofrezco y con mucho gusto, señor Presidente de la Mesa Directiva y a usted, señor diputado, que podamos reunirnos y me comprometo, me ofrezco convocar a una reunión si así lo consideran ustedes pertinente, una reunión con el gabinete de desarrollo sustentable y que podamos afinar esto y que se pueda traducir. Es oportuno en este momento, porque todavía no se elabora el presupuesto, estoy seguro que la nueva administración también tiene ese compromiso y esa obligación, está conciente de ello.

El otro aspecto es el relativo al nuevo relleno sanitario. La vida útil del relleno sanitario está en la carpeta y lo mencioné en mi presentación, tiene una vida útil que nos lleva hasta junio del 2008, algo menos de 2 años. Hay tiempo para llevar adelante una tarea, para llevar adelante este trabajo.

Mencionaré sólo algunas cosas muy específicas, concretamente el que se le entregó en tiempo a la Secretaría de Medio Ambiente de Recursos Naturales, de acuerdo con una inspección muy completa y compleja que hizo la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y como requisito previo para la concesión que nos otorgó SEMARNAT para la ampliación de esa vida útil, que está demostrado en forma tecnificada, hicimos una prueba en el relleno sanitario de 150 metros sobre 150 metros en la plataforma que en esta cuarta etapa se había llegado ya a 8 metros de altura del nivel del fondo del lago con una geomembrana y alternando las capas de desechos sólidos con las de tepetate.

En ese punto, con la instrumentación que teníamos de años atrás y observación sistemática, tenemos instrumentado con piezómetros para determinar la posible falla por presión de poro en el cimiento de ese Bordo Poniente, y por otro lado la parte relativa a inclinómetros, que nos obligan a asegurar, nos interesa a nosotros

sobremanera que no se alteren ni horizontal ni verticalmente las guías de agua inmediatas, brazo izquierdo de Churubusco, brazo derecho de Río Churubusco, en la cabecera vienen las aguas del Río de la Compañía medidas en el drenaje general del Valle, en Canal de Chalco antes y drenaje general del Valle y luego el lago Nabor Carrillo y el Lago recreativo de Plan Lago Texcoco, y se demostró que estaba totalmente lignificada. En esta prueba que hicimos de 150 metros por 150 metros, construimos una plataforma de tepetate con cierta compactación que dio una densidad en un peso específico sensiblemente del doble de lo que tiene el relleno sanitario.

Entonces se demostró con eso que podíamos irnos hasta 8 metros de altura. Sólo se pidieron 4 metros, con una cumbrera de prácticamente a 4 aguas, como se termina, es esa etapa que estamos haciendo, y se demostró que no teníamos ningún problema. Exigió SEMARNAT y se cumplió con toda oportunidad en la instrumentación con acererógrafos para determinar en un gran sismo qué comportamiento tiene la masa depositada y el terreno en que está sustentado, que es fondo lacustre. De manera que eso está. El documento está en manos de SEMARNAT.

Le quiero informar complementariamente, para terminar, que se ha abierto una etapa de una relación armoniosa con el Gobierno del Estado de México. Hay criterios distintos, es lógico, por aquí hablábamos en el camino, algún aspecto mencionamos, pero hay una gran armonía en el trato, no sólo entre nuestros titulares, que es el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Gobernador Peña Nieto, sino entre los dos gabinetes tenemos una buena relación.

Hemos llegado a avanzar con la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México. Se interrumpió porque salió la doctora Rocatti, pero el nuevo responsable del área convenimos en vernos en los próximos 10 días para reanudar este aspecto.

Hay una propuesta del Gobierno del Estado de México de una mina, y aquí me excuso, ustedes comprenderán que no puede uno decir “es en tal sitio”, porque los precios del metro cuadrado se van a ir para arriba.

Tenemos algunas propuestas que no son nada más de inversión económica sino de mejoramiento de comunidades de esa zona, del tipo de lo que se hizo en la época del Departamento del Distrito Federal con ACIERTO, que es el banco de materiales de Parres para la planta de asfalto, producto de la lava y tirabrasa, en donde la comunidad salió beneficiada con muchas cosas, no sólo de una sola vez, de un pago, sino empleos permanentes y una cooperativa que les permite manejar parte del producto, o sea, una serie de cosas que tenemos esquemas bien estudiados y estamos avanzando con el Gobierno del Estado de México.

Estamos, igualmente, para corresponder nosotros en Tláhuac tenemos varios lugares que estamos estudiando a través de nuestra Dirección General de Servicios Urbanos.

Informaremos a ustedes del sitio preciso, no conviene que se divulgue, pero estamos avanzando en ese sentido y nuestro compromiso es hacerlo en tiempo. Habrá continuidad con la administración inmediata siguiente, seguramente pasaremos la estafeta con una charola de datos ya completos para que haya continuidad institucional.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor ingeniero. Para réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Francisco. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FRANCISCO JAVIER ALVARADO VILLAZÓN (Desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, ingeniero, por sus respuestas.

Por parte del partido lo invitamos, del Partido Verde, lo invitamos, ingeniero Buenrostro, a que hagamos un verdadero ejercicio de autocrítica y veremos que las obras hechas fueron espectaculares pero poco funcionales, son paliativos que no atacaron de raíz a los problemas de la ciudad, le insisto, la solución a los problemas de fondo no es visible a los ciudadanos todavía.

Para nosotros uno de los ejemplos más claros y graves es el problema del agua y sus temas transversales como el desabasto y la falta de aplicación de los recursos para la solución de una solución total al problema de la infraestructura hidráulica. Estos problemas serios que no tienen que ver solamente con nuestra ciudad, y recuerde, señor Secretario, que la toma de decisiones en materia ambiental afecta directamente a todos los Estados, a nuestros Estados vecinos. El medio ambiente no reconoce ni fronteras ni ideologías políticas.

Por su respuesta, gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al diputado Fernando Espino, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, para formular sus preguntas hasta por 5 minutos. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO (desde su curul).-** Gracias, señor Presidente.

Ingeniero Buenrostro: Ante la opinión pública pareciera que la dependencia a su cargo llegó a estar en muchas de las obras que en el último sexenio implementó el Gobierno de la Ciudad al margen de las mismas, pero con toda la responsabilidad que implica el cargo de Secretario de Obras y Servicios y por su formación técnica, política y social le pedimos su opinión profesional con relación a los siguientes temas:

En la Línea A Peñón Viejo se presentó una grave falla estructural que repercutió en el cajón y que por supuesto no se tuvo el tino de prever, provocando con ello el descarrilamiento de un tren, de cuyo accidente afortunadamente sólo se tuvo que lamentar las pérdidas materiales, quedando sin servicio esta Línea de la estación Guelatao a La Paz por más de 11 meses.

Además los puentes vehiculares, como usted atinadamente lo acaba de mencionar en su exposición, que se encuentran a lo largo de esta línea presentan los mismos problemas, incluso en alguno de ellos como el puente Amador Salazar ha tenido que limitarse o condicionarse su uso, por lo que deseo nos indique lo

siguiente: ¿Qué está haciendo la Secretaría a su cargo para atender y solucionar dichos problemas?

La falta de planeación adecuada en la obra de confinamiento del carril para el Metrobús en la Avenida de los Insurgentes ha obligado a tener que realizar nuevamente la colocación de bolardos, con costos adicionales a los que se retiraron, en tanto que la pavimentación no fue debidamente calculada para resistir el peso del Metrobús. ¿Se ha fincado, pregunto señor ingeniero, responsabilidad en alguien por esas ineficiencias que han significado un alto costo para el Gobierno de la Ciudad y obviamente a cargo de la ciudadanía? ¿Qué responsabilidad asume la empresa concesionaria en esos aspectos?

Respecto a los segundos pisos y distribuidores viales, hasta donde tenemos entendido su entrega inconclusa ha ocasionado molestias y perjuicios a la comunidad en general, además de que es del conocimiento público que el segundo piso del Periférico presenta fallas estructurales, por las que debieron reforzar dicha estructura. En razón de lo anterior, ¿me podría usted decir, señor ingeniero, qué fallas concretas presenta esa obra, cuándo terminará la misma? ¿Por qué siguen cerrando el Periférico por las noches?

En relación al distribuidor vial de San Antonio ¿nos podría informar qué trabajos se están realizando, si son de ampliación o reforzamiento y cuándo terminarán?

Respecto a los distribuidores viales que se ubican en el Eje 3 Oriente en sus cruces con Ermita Iztapalapa y la Avenida Taxqueña ¿podiera explicarnos si en la realización de tales obras se tomó en cuenta la posible ampliación de la Línea 8 y la construcción de la Línea 12?

Otra pregunta, señor ingeniero: ¿Qué ha pasado con la infraestructura del agua potable, porque eso es algo que no se ve pero es una demanda muy sentida de la población, cuentan con algún plan para realizar el recambio de la misma?

¿Han pensado o proyectado, señor ingeniero, la posibilidad de realizar la construcción de algún libramiento o circuito exterior a la ciudad para evitar la entrada innecesaria de vehículos al Distrito Federal?

Por último, señor ingeniero, ¿me podría usted explicar qué pasó con el derecho de vía del ferrocarril a Cuernavaca, se encuentra abandonado?

De antemano, gracias por sus respuestas, señor ingeniero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro para dar respuesta a las preguntas formuladas. Adelante señor Secretario.

**EL C. ING. CÉSAR BUENROSTRO HERNÁNDEZ.-** Muchas gracias, señor Presidente. Con su permiso.

Señor diputado Espino, aborda usted temas muy interesantes, sin duda muchos de ellos que son de su experiencia también ya prolongada. Buscaré dar contestación a los mismos.

En realidad debo mencionar que es plena facultad del Jefe de Gobierno del Distrito Federal tomar determinaciones sobre la forma que organiza la estructura, evidentemente hay una Ley Orgánica que hay que respetar y que desde ese punto de vista estrictamente legal se respetó.

Se constituyó un Fideicomiso para herramienta de las vías de comunicación porque ha dado algo más de flexibilidad para una ejecución rápida de estas obras y evidentemente que eso permitió que se avanzara con relativa rapidez.

El hecho es de que en esa materia la Secretaría de Obras de Servicios yo le quiero decir con toda franqueza sí teníamos al principio de la administración, había seis direcciones generales y tres coordinaciones dentro de la Secretaría y que ahora hay sólo tres direcciones generales, el sólo le pongo comillas y las mismas tres coordinaciones, pero creo que tenemos mucho más trabajo ahora y no admito que me digan que estoy de decoración, para decoración no sirvo, puedo servir quizás para otra cosa, pero realmente decir que estamos haciendo un trabajo importante y hemos buscado darle el apoyo que nos piden otras áreas, la dependencia técnica es la Secretaría de Obras y Servicios por excelencia sin duda y no por quien está al frente ahora, sino simplemente al lado de la historia del

Departamento del Distrito Federal y estos nueve años del Gobierno del Distrito Federal. Eso respecto a su primer comentario.

La línea A y la fractura que tuvo, en efecto usted conoció con detalle el problema que se presentó ahí, yo lo mencionaba sólo ligeramente cuando hice la mención sobre la forma en que la carpeta asfáltica de calzada Zaragoza está defectuosa y ojalá nada más fuera la carpeta, decíamos es la base y la sub-base y lo que está debajo de la base y la sub-base pétreo que es el fondo del lago y que es una zona que tenemos que confrontar muchos problemas de asentamientos diferenciales.

Entonces, en ese sentido sí nos tocó, nos correspondió, por allá anduvimos con ustedes y con un grupo de la Asamblea Legislativa de madrugada porque empezamos el recorrido a las 12 de la noche y terminamos como a las 4 de la mañana para el libramiento y no interrumpir el servicio y sí es una zona que está sujeta a ese tipo de diluciones, de ese tipo de problemas que se presentan en las estructuras cuando se calculan para una determinada situación y vaya que tienen un cálculo, ese cajón de la Línea A tiene un cálculo de seguridad estructural, de rigidez estructural muy completo, pero cuando se presentan tensiones o torsiones y compresiones pueden llegar a esto, se tronaron los rieles, no sólo el concreto, los rieles se tronaron y fue necesario repararlos.

Hay un monitoreo y debe haberlo, el Metro no está en el área de Obras y Servicios, pero el Metro como el Sistema de Transporte Colectivo y en su momento COVITUR y después Dirección General de Construcción de Obras y Sistema de Transporte Colectivo llevan un monitoreo muy precios de las vías y demás.

Sé que actualmente ese Metro sigue haciendo un trabajo escrupuloso; con usted recorrimos la Línea B del Metro antes de que se inaugurara viendo algunas inquietudes, viendo algunos problemas algunos por fortuna pudimos demostrar que ya no eran válidos porque eran de meses atrás.

La aportación que hizo en su momento el Sindicato a nosotros cuando teníamos que ver con el Metro, con la construcción del Metro, la Línea B, nos tocó a nosotros todavía determinarla y ponerla en servicio son útiles estos aspectos.

Sin duda usted alude en el fondo de su intervención a la necesidad y la conveniencia y a la economía de hacer todo el trabajo preventivo y no esperar lo correctivo y en esa parte habrá que seguir monitoreando, viendo estos aspectos y, repito, el Gobierno del Distrito Federal apoya, aporta en ese sentido a otras dependencias que lo requieren.

Me paso al aspecto de los puentes vehiculares porque tienen el mismo sistema complejo, el hundimiento es diferencial, están cimentados sobre pilotes a distintas profundidades, algunos hasta 30 ó 40 metros de profundidad, en algún momento ese asentamiento diferencial en el fondo del lago, esa zona es de las más delicadas que hay en el Valle de México para cimentación, nos llevaron a encontrar que había un mantenimiento que debió haberse hecho con un poco más de anticipación el de Amador Salazar. Le informo que está plenamente en funcionamiento, no hay limitante para que el tránsito de carga, sí la hubo durante dos meses pero después se amplió, ya quedó resuelto y ahora preventivamente vamos a dejarlos perfectamente bien terminados los otros cinco puentes atirantados que mencioné: El Bonilla, El Salazar ya está terminado, todos estos puentes, Amador Salazar van a estar terminados, reparados debidamente. Es una zona compleja y hay que saber que cuando uno hace un cimiento en una zona de es naturaleza hay que estar muy pendientes, monitoreando a efecto de poder tener una respuesta inmediata, de preferencia de tipo preventivo.

Respecto a su mención de Metrobús, mire yo he enfocado esto y ahora se puso de moda en los medios, por ahí hay un medio que me ha insistido muchísimo sobre ese particular, decirle que podríamos verlo de esta manera:

En rigor tendría yo que darle la razón cuando se dice que debiera haberse hecho primero la carpeta de rodamiento, es evidente que las vialidades principales en la Ciudad de México están calculadas para resistir un intenso tráfico con vehículos pesados, me refiero transporte de carga, camiones de volteo, autotransporte de pasajeros, un tránsito intenso vehicular de diversa naturaleza y además continuo las 24 horas; menor especificación tienen las vialidades secundarias que atienden las delegaciones; pero sin duda que meter una unidad de 30 toneladas de peso,

con intervalos de minuto o dos minutos de tránsito evidentemente que inciden en la materia física sobre la que ruedan.

Yo lo veo desde este punto de vista y le ruego que acepte mi explicación, es un punto de vista que puede no coincidir con el suyo, pero yo lo veo en esta forma:

La Ciudad de México, por los problemas que hemos hablado de una densidad ya de tránsito, demográfica y de concentración de muchas cosas, tiene cada vez más retos, que en determinado momento el problema de Insurgentes, y usted lo habrá sufrido como automovilista, el que el desorden de los microbuseros metidos en todos los carriles, provocando choques, accidentes, inclusive hasta muertos, por la forma en que no obedecen plenamente el reglamento, debe haber de todo como en todos lados, se tomó la determinación de establecer el Metrobús sí inspirados en otras latitudes y se estableció el Metrobús. Era lógico desde un principio, por ahí dijo un periódico “no hubo diagnóstico”, no, el diagnóstico sí lo había, no hace falta ser ingeniero para saber que cuando mete uno una unidad de esta naturaleza tiene un peso todavía mayor, pero yo lo veo de esta manera: había necesidad de ordenar el tránsito en Insurgentes a lo largo de toda la vialidad más larga de la ciudad, desde, el caminero inicia aquí apenas en Eje 10 Sur Copilco y termina en Indios Verdes, había que ordenar el tránsito.

Estuvimos en el evento de 50 millones de pasajeros ya hace varios meses, de manera que ahora debe de andar en 20 ó 30 millones de pasajeros adicionales transportados. Si uno le pregunta a estos pasajeros si les ha servido, si les conviene, le aseguro, porque lo he hecho yo personalmente, manifiestan su beneplácito por esta decisión del gobierno.

Si uno le pregunta, y yo entre ellos, la familia también entre ellos, aplauden que ya no tienen, cuando transitan por Insurgentes, ya no tienen que andar peleándose con los microbuseros o preventivamente ir más lento hasta que no se aleje el microbús.

Hay una nueva cultura en esa materia de nosotros como usuarios del transporte público de la ciudadanía en general, ya como automovilistas ya no invadimos el

carril confinado y no porque haya por ahí algún tipo de bolardo o material que confine el carril, y yo creo que eso se ha ganado para la ciudad.

No hay un gasto doble, alguien me decía hay un gasto doble, no, no hay gasto doble porque no se hizo la carpeta de rodamiento con anticipación, y yo pediría ahora en este punto la comprensión para que, toda obra causa problemas, sin duda, pero cuando se termina ésta brinda muchos beneficios que son mucho más perdurables que la etapa de ejecución de trabajos.

También se dice que en lugares donde había sólo 3 carriles, uno era confinado, el otro ahora es para el Metrobús, ya queda un solo carril. No, se entremezcla el tránsito cuando sale el Metrobús por tramos y está debidamente estructurado este programa del brazo con Metrobús, que es una organización del Gobierno del Distrito Federal y CISA es la empresa privada que lleva conjuntamente este asunto.

Vamos, estamos trabajando en tramos de 400 a 500 metros, no sacamos fuera de servicio más que una estación a la vez, trabajamos en paralelo sur-norte y norte-sur para aprovechar el que esa estación está cerrada. Vamos a provocar problemas de aquí a diciembre, el gobierno, digo, de aquí a diciembre, va a costar 51 millones de pesos este trabajo; es un trabajo que a quien le interese me pongo a disposición para mostrarles cómo retiramos la carpeta asfáltica, cómo retiramos el material pétreo de la base y la subbase, abrimos caja, le limpiamos, metemos relleno fluido en 20 centímetros, le añadimos otros 23 centímetros de carpeta de concreto hidráulico RM45 con resistencia de unos 300 kilos por centímetro cuadrado y que tiene que además la virtud, tenemos la capacidad, México tiene la capacidad en sus empresas de tener fraguados rápidos a 24 horas, en vez de 28 días como había en otra época nada más, o fraguados rápidos a 14 días. Entonces ese es el enfoque le estamos dando a este asunto.

La parte relativa a reclamos a la empresa de los bolardos y eso, le pido que eso sí se lo consulten a FIMEVIC, está un hombre responsable, un hombre capaz, al frente, Alfonso Utrilla, es una gente que seguramente les da una explicación más precisa de ese asunto que es de su competencia.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias señor Secretario. Para réplica se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Fernando Espino.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO FERANDO ESPINO ARÉVALO (desde su curul).-** Sí, señor ingeniero, me quedó por ahí a deber algunas respuestas en relación al cierre permanente por las noches del Periférico, así también lo del Distribuidor Vial San Antonio que no sabemos si están haciendo obras de ampliación, de reforzamiento, no hay ningún anuncio, es un caos vial en ese punto, hay reclamo permanente de todos los que utilizan ese medio de comunicación.

También lo relativo al Distribuidor en Eje 3, que es también de mucha importancia, si se tomó en cuenta la posible construcción de la Línea 12 y también la ampliación de la Línea 8.

Más que réplica, señor ingeniero, a mí en lo personal sí me gustaría hacer un recorrido con ustedes, si me lo permite, para cerciorarme del estado que guardan estas obras que acabamos de mencionar.

Yo sí le voy a reconocer por si me manda por ahí algún recado por escrito, a efecto de poder hacer el recorrido conjuntamente con algunos otros compañeros diputados que quieran integrarse para conocer en qué estado se encuentran actualmente las obras que mencionamos en esta comparecencia.

Gracias señor ingeniero.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. Se concede el uso de la palabra, hasta por 5 minutos, al diputado Tonatiuh González, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZALEZ CASE (desde su curul).-** Muchas gracias señor Presidente.

Ingeniero César Buenrostro, voy a tratar de ser concreto con mis preguntas.

Sobre el alumbrado público dice en su informe que han dado mantenimiento a 38 mil 493 luminarias, sin embargo en tramos importantes de Periférico, Circuito Interior, Eduardo Molina, Avenida Cuauhtémoc, no han cambiado las luminarias. Entonces mi pregunta es ¿por qué se ha descuidado el alumbrado público en la vía primaria o en las vías primarias?

De acuerdo con el Programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos para el Distrito Federal 2004-2008 y el nuevo espacio para el destino final de los residuos sólidos, le pregunto, ¿qué opciones hay para instalarlo y en cuánto tiempo se tendrá resuelta esta situación? ¿Hasta cuándo van a publicar el Reglamento de la actual Ley de Residuos Sólidos para el Distrito Federal, ya que lleva 4 años dicha ley de haberse publicado y hasta el momento no han publicado ningún reglamento? ¿Cuáles han sido las metas alcanzadas con el Programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos para el Distrito Federal?

Por otra parte, en su informe nos dice que realizaron la repavimentación de 2 millones 290 mil metros cuadrados en diversos tramos de Circuito Interior, Anillo Periférico, Insurgentes Norte, etcétera. Sin embargo el derroche de fondos públicos es un principio casi ético de este Gobierno, ya que repavimentan una, dos, tres veces el mismo tramo y en un mes o dos meses vuelven atestarse de baches.

Por ejemplo en Periférico Oriente y en Periférico Sur acaban de repavimentar un tramo hace 2 meses y en estos momentos ya hay más baches, y si no me cree, yo lo invito a que juntos vayamos y revisemos el lugar para que se cerciore usted mismo y en verdad es una invitación que le hago, señor Secretario, con todo respeto, porque hay zonas por ejemplo en Periférico viniendo de norte a sur, a la altura del Hotel Paraíso Radisson o en el trébol que se encuentra en Insurgentes y Periférico, o en la Calle de Céfiro que está entre Avenida del Imán y Periférico, donde bajan todos los microbuses que vienen del Metro CU, donde vemos que ya es una zona de vados que a veces ya hasta parecen topes, y ya un coche a más de 10 kilómetros no puede pasar por ahí porque se golpea hasta en la cabeza.

Entonces es una invitación que sí le hago con todo respeto y que usted nos pudiera acompañar, nos dijera con quién para ir a revisar todas estas zonas y tratar de poner un remedio ahí porque ya es una falla que lleva años y años y nunca lo han podido arreglar.

También me gustaría saber ¿por qué después de repavimentar se les levanta casi de inmediato la carpeta asfáltica? ¿Qué tipo de material utilizan? ¿Es de pésima calidad? ¿Existe algún seguimiento por parte de su Secretaría de las obras de repavimentación que se realizan en la Ciudad?

Sobre los casos de los hundimientos que aquí se ha hablado, quisiera decirle que lo que es un hecho es que la Ciudad se hunde y no estamos haciendo algo por corregirlo.

La sobreexplotación de los mantos acuíferos ha provocado fallas geológicas de hasta 90 centímetros de profundidad, por eso le pregunto ¿cuál es la situación actual de las fallas geológicas en la ciudad? ¿Ha hecho o tiene la Secretaría contemplado la realización de estudios geomorfológicos? ¿Cuántas zonas o unidades habitacionales se encuentran afectadas en estos momentos por el asunto de los hundimientos?

Actualmente, existe un conflicto con los habitantes cercanos al Distribuidor Vial del Eje 3 Oriente, porque se les prometió la creación de algunos puentes peatonales para su seguridad, sin embargo al parecer cada puente es muy costoso, ya que personal de su Secretaría, manifestó hace algunos días que el puente afectado por un trailer sobre Viaducto, costará 5 millones de pesos. Le pregunto: ¿Cuál es el avance en la colocación de los puentes peatonales que se requieren en los 8 barrios de Culhuacán, Escuadrón 201 y Minerva, entre otros? ¿Cuánto cuesta la colocación de un puente peatonal?

Le agradezco sus respuestas.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Tonatiuh. Se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro, para dar respuesta a las preguntas. Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CESAR BUENROSTRO HERNANDEZ.-** Muchas gracias, señor Presidente y con su venia.

Debo informarle a usted, señor diputado González, que si hay un seguimiento permanente en la cuestión de lo que es el alumbrado público y de servicio, y aquí aprovecho para dar un número telefónico donde recibimos los reportes y quejas o reclamos, es el 56 50 03 21, me lo sé de memoria porque reporto 3 ó 4 veces al día en ocasiones algunos circuitos que salen de servicio, en otros casos en donde en las noches se roban las luminarias, seguramente de alguna otra área distinta fuera de la Ciudad de México, pero hay un seguimiento.

Tenemos el Laboratorio de Alumbrado Público número uno en América Latina, tenemos un laboratorio que certifica a empresas nacionales y algunas extranjeras que vienen a hacerlo porque tiene ese rango, tiene esa capacidad como laboratorio, donde estamos viendo precisamente los aditivos metálicos, donde estamos viendo lámparas ahorradoras de energía, donde estamos negociando con la Compañía de Luz y Fuerza, que nos cobre de acuerdo con medidores por circuitos donde vamos nosotros mejorando gradualmente. La ciudad tiene 356 mil luminarias, incluyendo las de las vías secundarias, entonces es un trabajo que hay que hacer gradualmente.

Ruego que consideren, aquí está el maestro Gershenton, Director de Alumbrado Público, hasta allá hasta arriba, y está el Director General de Servicios Urbanos, el arquitecto Ricardo Jaral, que me hará favor de tomar nota, sobre todo de estos reportes que está usted haciendo, es nuestra obligación estarlo viendo y la tarea es de todos los servidores públicos dentro de la Secretaría y a veces de otros compañeros de otras secretarías.

Nos reportan cuando hay ese tipo de situaciones, de manera que vamos a poner mayor énfasis de ese aspecto y yo mismo reporto que entra uno a un túnel bajo la línea de Chapultepec o la salida a Sonora y de repente se volaron ya 12 luminarias en la noche anterior o un circuito salió fuera de servicio.

En una ciudad tan grande necesitamos ver eso, tenemos que esforzarnos más, pero sí hay un enfoque, estamos mejorando gradualmente. Yo no podría, le puedo

ofrecer si usted quiere que un día platiemos expresamente, le acepto la invitación a que hagamos un recorrido para platicar de estas cosas, nos ponemos de acuerdo con la Mesa Directiva por supuesto y con las comisiones idóneas y nos reunimos para hacer recorrido y platiemos no nada más de luminarias, sino también vemos toda la parte relativa a pavimentación.

Informo a usted que en materia, habla usted en segundo lugar del relleno sanitario. El relleno sanitario sí ya informé cuál es la vida útil y cuál es el avance general que tenemos, sobre todo coordinado con el Gobierno del Estado de México.

El asunto no era nada más de conseguir un terreno. Evidentemente si dentro de la propia entidad federativa, Distrito Federal, implica llevar una relación estrecha con la autoridad delegacional en su caso y con los vecinos o los propietarios y hacerlo en forma tal, que la inversión que se realice no sólo no perjudique a la zona, hay una serie de registros especiales que no sea una zona útil desde el punto de vista económicamente rentable, que tampoco esté cercana a un asentamiento humano que le perjudique, que se tomen medidas ambientales para evitar que haya contaminación no sólo el agua del subsuelo, sino del suelo y contaminación ambiental del aire, la atmósfera a las localidades vecinas o asentamientos inmediatos, hay una serie de cosas. El avance importante que se tiene, sí tenemos en Tláhuac ubicado en varios espacios y hasta 27 sitios en general, incluyendo municipios conurbados.

Recientemente, y me excuso de no decir exactamente quien, el día que se dio el banderazo para arrancar las obras del distribuidor vial Zaragoza-Texcoco, un Presidente Municipal de un ayuntamiento vecino se acercó al licenciado Encinas, Jefe de Gobierno, y le dijo que tenía un lugar que ofrecer.

Ya platicamos con él, ya lo revisamos, ya nos entrevistamos, estamos avanzando. Esa es una de las posibilidades ahí y necesitamos, repito, tomar en cuenta en este caso a la autoridad, Gobierno del Estado de México, Ayuntamiento Municipal y luego vecinos, genéricamente hablando, que pueden ser particulares o no.

Entonces avance sí se tiene, está una carpeta entregada a la Secretaría de Transportes, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal.

La Ley de Residuos Sólidos. Yo mencioné en mi intervención anterior que teníamos el problema de que la aplicación de la ley sí evidentemente necesita un reglamento, pero necesita ser un reglamento que sea susceptible de ser cumplido.

Llegó un momento, se lo digo con toda honestidad, que a mí me dijeron “necesitan firmarlo mañana”, “pues yo no lo firmo”, porque en realidad no se trata de cumplir un requisito de un reglamento que se expida y sea inaplicable, incurrimos en responsabilidad.

Entonces aquí estamos en responsabilidad sin duda porque hay una fecha para emisión del reglamento, pero necesitamos arreglar este aspecto que mencioné antes y en donde yo creo que la Asamblea Legislativa no sólo desde el punto de vista autorización presupuestal o propuesta que ustedes puedan hacer, la decisión finalmente la tomarán ustedes, y yo, repito, me comprometo a hablar con nuestros compañeros del gabinete de desarrollo sustentable para que pueda haber esa conexión.

La necesidad la hay, las delegaciones están puestas, muchas de ellas y tiene que ser una cosa gradual. En ese momento podríamos sentarnos ya a revisar el reglamento, que hay un documento muy acabado pero que necesita realmente el aspecto de viabilidad real de aplicación.

Los baches. Yo tomo nota de lo que usted reporta, yo también soy muy escrupuloso, andamos revisando no sólo por obligación sino también como automovilista, y le quiero decir lo siguiente: le aseguro que la planta de asfalto del Distrito Federal tiene un laboratorio que no sólo controla una serie de parámetros, por decir algo, recuerda aquí la tabla que le mostramos al licenciado Encinas en una visita que hizo hace unos 10, 12 días, unos 15 parámetros, de temperatura, de densidad, granulometría, viscosidad, etcétera, y tiene dos insumos básicos, los insumos básicos son de excelencia en material basáltico, que explotamos en Parres, aquí en la Carretera a Cuernavaca, prácticamente en la cumbre de la

sierra, el eje neovolcánico en esa parte, y es de excelente calidad, es como el mejor que puede encontrarse en todo el Valle de México.

El otro ingrediente, el otro insumo, es un material que nos suministra PEMEX con gran control de calidad AC20. Este nos llega, es un material viscoso, es el asfalto propiamente dicho, que en nuestra planta de asfalto AMIX, y ojalá la puedan visitar, alguien ponía en duda que estuviera funcionando, que la puedan ver cómo está funcionando.

Gracias a esta planta moderna pudo sustituirse el equipo obsoleto con tecnología también ya muy antigua, vida útil transcurrida, está funcionando muy bien y el problema que teníamos es que necesitamos algo más de inversión para poder tener mayor volumen de almacenamiento de diesel por un lado y sobre todo de AC20 para que los cortes que nos da la planta que tiene PEMEX en Tula y la de Salamanca, que a veces salen de operación y teníamos que ir hasta Reynosa a traer el insumo porque no podemos parar la pavimentación. Parte nos lo suministran particulares también para completar ese programa.

El laboratorio que menciono no sólo controla la calidad del material, la mezcla asfáltica que se produce y que sale, el tercer requisito es la temperatura. Generalmente mezclas normales las sacamos entre 130 y 150 grados, y no se coloca en el sitio si es que llega a 110 grados, de ahí para abajo se rechaza; y si se coloca por error o cualquier otra cosa y resulta mal, se levanta.

Lo que usted reporta, le agradezco su reporte, lo ha registrado ya nuestros compañeros de la Dirección General de Servicios Urbanos y vamos a hacer el reclamo; recordar que en materia de obra hay siempre unas fianzas de garantías de calidad que se expiden por las empresas y si hay algo mal nosotros tenemos una fianza y exigimos que se haga la reposición y nuestros técnicos estarán muy pendientes de eso. Gracias por mencionar esas áreas y concretaremos la visita.

Los estudios sobre hundimientos. Nosotros tenemos una coordinación técnica a cargo de un universitario de gran prestigio, el ingeniero Jaime Torres H.; y como puedo decir, nuestros Directores Generales y nuestros coordinadores son gente

que tiene esas características de experiencia y de profesionalismo y hacemos estudios sobre los hundimientos.

Tenemos convenios, mencioné, con la Universidad Autónoma Metropolitana y con el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México. Los hundimientos sí tenemos nosotros un registro de dónde se están produciendo con mayor intensidad, decirles que éste es un fenómeno que va a durar todavía más tiempo; llegó a haber a finales de los años 40 un hundimiento de hasta 48 centímetros en la esquina de Bolívar con 16 de Septiembre.

Hoy en día el Centro Histórico se está monitoreando, habíamos llegado a 7 centímetros, sin embargo el año pasado subió a 8 centímetros; especulamos, hicimos un planteamiento en una reunión que tuvimos con el grupo técnico que ve la corrección geométrica de la Catedral Metropolitana, y hay un estudio de esto, el hundimiento lamentablemente seguirá mientras no dejemos de seguir bombeando y es imposible dejar fuera de servicio a los pozos de la ciudad.

Puentes peatonales. De tres años para acá los puentes peatonales pasaron a ser responsabilidad de las delegaciones, pero no así los puentes de las obras nuevas. En este caso menciono que en el Eje 3 Oriente los puentes peatonales se construyeron, había uno ya en Agustín Yáñez, inmediato a lo que es Ermita Iztapalapa, se construyó uno en la Avenida Jorge Enciso y se construyó ya el de Campesinos. Vamos a montar, me dice el ingeniero Jorge Argán, nuestro Director General de Obras Públicas, que en menos de diez días estará montado ya el provisional, que Andamios Atlas nos va a colocar ahí en el cruce, que pide la gente, y hay otra petición de otros dos más, creo que es la avenida récord que en 800 metros habrá 5 puentes peatonales, lamentablemente para que no los use la gente.

Por ahí un periódico señaló que estuvo una hora monitoreando y dos gentes pasaron por los puentes arriba, pero es una obligación, lo vamos a hacer. Las demandas que sean legítimas se van a atender, a veces son exageradas, nuestra obligación es convencer a la gente que no es válido.

En el otro caso, en el distribuidor vial Taxqueña, ya muy avanzado y se inaugurará en la primera quincena de noviembre próximo, está terminado prácticamente el que está en el lado norte, ese puente ya está terminado y el día de la inauguración estará funcionando; seguramente para finales de esta semana estará terminado también el que estará en la parte norte, norte y sur van a quedar resueltos. Ahí teníamos previsto un tercer puente en el lado poniente de Taxqueña, sobre Calzada Taxqueña, pero ahí hay un conflicto entre vecinos y comerciantes, los comerciantes no quieren que se establezca el puente, los vecinos sí lo exigen, será cuestión de que el gobierno actúe como árbitro y se llegue a la solución.

Estos puentes deben tener un costo aproximado, depende de la longitud y todo, pero los puentes de esta naturaleza peatonales deben tener un costo del orden de un millón y medio, un millón ochocientos mil pesos como máximo.

En la parte oriente no se pone puente porque el desemboque de esa rama del distribuidor vial Taxqueña sobre Taxqueña llega a Avenida Tláhuac donde hay un semáforo y entonces ahí se propicia el cruce peatonal.

Espero haber dado respuesta a sus preguntas. Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, Secretario. Para réplica se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Tonatiuh González. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE (desde su curul).-** Muchas gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Secretario.

Tiene toda la razón y en efecto qué lástima que la gente no utilice los puentes peatonales, eso sí lo vemos todos en todos lados, que vemos que están los puentes y prefieren arriesgar su vida, todo por la flojera de no querer cruzar las avenidas en base a estos puentes peatonales.

Por otro lado, ojalá ese número telefónico se le pudiera hacer llegar a la ciudadanía, el que me dio, sobre las quejas de las luminarias ya que ellos son los que más necesitan el servicio, y es un buen dato lo del robo de luminarias porque

próximamente vendrá el Secretario de Seguridad Pública a comparecer y le podremos preguntar sobre este tipo de robos a la ciudad.

Qué bueno que sea honesto y me diga que hasta usted habla, lo felicito en verdad que dé esos datos, donde vemos que las luminarias no están funcionando porque en efecto es algo muy importante en nuestra ciudad y qué que usted sí esté preocupado en esos temas de esta gran urbe.

Yo le agradezco sus respuestas sobre todo por su gran conocimiento en la materia, el mismo que intentaremos aprovechar en la Comisión de Uso y Aprovechamiento de Bienestar y Servicios, para que conjuntamente busquemos una solución a los problemas.

Le agradezco sus respuestas, señor Secretario. Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado Tonatiuh. Tiene el uso de la palabra el diputado Miguel Angel Errasti, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional para formular sus preguntas hasta por 5 minutos. Adelante diputado.

**EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL ERRASTI ARANGO (desde su curul).-** Ingeniero, esta es la última vez que comparece ante esta Asamblea Legislativa después de haber sido el artífice de las megas obras de relumbrón de esta administración.

Hoy día sólo quedan obras inconclusas y un profundo sentimiento de decepción de esta administración que por construir segundos pisos abandonó obras importantes, como ampliar la red de transporte público, el metro y el tren ligero.

Por otra parte, hace un año señaló que concluirían los trabajos de construcción del distribuidor vial de Ermita Iztapalapa, de Eje 3 Oriente el 31 de marzo pasado.

Su informe señala haber terminado y puesto en marcha este distribuidor vial; sin embargo, vecinos de las colonias aledañas han cerrado vialidades por falta de conclusión de estas obras. ¿Cómo puede decirnos que la obra está terminada cuando durante todo el día hay señalamientos que indican que no hay circulación por la vialidad, por lo que los automovilistas son desviados desde la avenida

Granaderos hasta la avenida Santa Anna en la Delegación Coyoacán; por qué nos informa que la obra está terminada si en su informe señala que apenas se elaboraron los proyectos ejecutivos de tres pasos de peatonales adicionales al Eje 3 Oriente; por qué le miente a esta Asamblea, señor Secretario; cuándo, señor Secretario, va a concluir estas obras pendientes?

El año pasado dio cuenta de que el Gobierno Federal aportó los recursos para la construcción de un nuevo hospital general en la Delegación Álvaro Obregón, hoy informa que los trabajos se iniciaron en febrero pasado, que a la fecha existe un avance de 55 por ciento y que los trabajos concluirán el próximo 15 de noviembre. En este sentido, hace ocho meses de haber dado inicio a los trabajos la obra reporta un avance del 55 por ciento ¿qué le hace pensar que en menos de un mes se concluirá el 45 por ciento restante?; se me hace una burla en verdad.

No queremos que se repita el caso del Metrobús, que por inaugurar una obra con fines de presencia mediática se hagan las cosas al aventón, de manera irresponsable y con esa escasa visión de futuro ¿quién los entiende?, aquí se quejan de que el Gobierno Federal no les da recursos y cuando se entrega sólo hay evidencia de la ineficacia de esta administración pública.

Con respecto a la obra de reencarpentamiento en Insurgentes para el Metrobús ¿qué dependencias le quitaron los 51 millones de pesos que la Secretaría de Finanzas autorizó para este propósito; de dónde obtendrá los 99 millones que faltan para reencarpentar la carpeta asfáltica que permita circular en condiciones óptimas al metrobús; qué programas afectará el Gobierno del Distrito Federal para obtener estos 99 millones de pesos, porque de algún lado supongo que habrán de salir los recursos?

Esta negligencia, señor Secretario, que se traduce en una irresponsabilidad de este gobierno le costará nada menos a los capitalinos que 150 millones de pesos, y los otros 99 millones que aún no se autorizan para corregir los errores de esta administración, le costará a los capitalinos más de 1.3 veces el presupuesto que se destinó para desayunos escolares en estos primeros seis meses, 3.4 veces el presupuesto que se empleó en los primeros 6 meses de este año para el rescate

de unidades habitacionales y a 1.5 veces más del presupuesto destinado a créditos, a micro empresarios el primer semestre de este año.

¿Cómo es posible que siendo ingeniero no se haya dado cuenta que el asfalto no soportaba el peso de las unidades, cuando no es le primer metrobús que existe en el mundo, será que el proyecto lo autorizó alguien que no es ingeniero? No, Secretario, déjeme decirle que sucedió, se trajo el modelo del Sistema de Transporte Colombiano Tras Milenio con todo y errores.

Este órgano legislativo ha informado año con año que mejoramos, que todo esta bien, que en la ciudad de la esperanza no pasa nada. Si hemos estado casi seis años y sin embargo los capitalinos se queja de que inundan, de que se inundan y nadie, absolutamente nadie responde por ellos.

Su dependencia fue la primera en ocultar información sobre los segundos pisos, hoy la opacidad sigue presente en su Secretaría pues nadie puede consultar los contratos de obra, adquisiciones y arrendamientos en su Página de Internet, sólo presenta una relación y no es suficiente para hablar apertura informativa, tema que por cierto nunca toca en este informe que nos brindó.

Infórmenos, Secretario, sobre el contrato de 15 millones de pesos que celebró con TRIBASA, otro de 25 millones con SEMEX y el de 86 millones con Diseño y Montajes Ferroviarios y Carreteros, S. A., esto es lo que quieren saber los capitalinos, quieren saber qué se hace en verdad con el dinero de sus impuestos; acabe de una vez por todas con la cultura de la opacidad, al menos por el tiempo que le queda.

Muchas gracias por sus respuestas.

**EL C. PRESIDENTE.-** Gracias. Se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro, para dar respuestas a las preguntas formuladas. Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CÉSAR BUENROSTRO HERNÁNDEZ.-** Muchas gracias, señor Presidente.

Prefiero tomar el fondo de su pregunta, que no la forma, porque la forma lo denigra a usted. Soy un hombre íntegro y respondo de todos mis hechos. No conoce usted quiénes somos en la Secretaría de Obras y Servicios. Lo invito a que platiquemos y que sepa con qué ética nos conducimos, pero voy a contestarle punto por punto.

En primer lugar, no le admito que me diga que soy artífice de obras de relumbrón. Yo no sé si las plantas de bombeo Gran Canal del Desagüe y Río Hondo, con capacidades de 42 metros cúbicos por segundo y 24 metros cúbicos por segundo, que fueron construidas en el año 2001 y en el 2002 y que incrementan en más de un 30% la capacidad de desalojo de caudales de aguas residuales y de aguas pluviales fuera del Valle de México, que evitan la inundación de 6 metros en el Zócalo y por lo tanto toda la parte del Valle de México es obra de relumbrón, me parece ligero su calificativo.

Yo no sé si el hospital de especialidades de Iztapalapa denominado doctor Belisario Domínguez, con una capacidad de 208 camas en total, con todas las especialidades, ubicado en un sitio de la ciudad, el oriente, en donde alguien me increpaba en la presentación de que este gobierno que postuló Primero los pobres, y yo añadido, sin descuidar a los demás; se ubicó allá en el oriente esta obra y que está funcionando en forma de excelencia, que lo ha tomado como modelo el gobierno federal, la Secretaría de Salud, al grado de habernos pedido que ejecutara el Gobierno del Distrito Federal una obra por el corto plazo de ejecución y por el costo que se obtuvo, que paramétricamente está muy por debajo de lo que ha hecho el Instituto Mexicano del Seguro Social, el ISSSTE y la propia Secretaría de Salud, y lo invito, estaba en la carpeta del año pasado, pero con mucho gusto puedo proporcionarle los datos, paramétricamente tiene un costo mucho más bajo y tiene el equipo de tecnología más avanzada en el mundo de imaginología, de tomógrafos y quirófanos, etcétera, eso es una obra de relumbrón.

Yo no sé si es que el eje troncal metropolitano cuyas virtudes y detalles los dimos a conocer, pero en la carpeta que le fue entregada podrá usted ver en qué forma ayuda al tránsito en esta ciudad descongestionada de la parte central.

Yo no sé si, aunque no es de estos 6 años, sí tuve el honor de trabajar en el equipo que llevó a cabo la Línea B del metro hasta su término y se puso en operación en dos etapas, una a noviembre del año de 99 y otra a noviembre del año 2000, con 23.7 kilómetros de longitud, 21 estaciones y que permitió de vías dobles en 23.7 kilómetros, transportar actualmente 320 mil pasajeros, pregúntele si es de relumbrón a toda esta gente metropolitana de Ecatepec y de Nezahualcóyotl y toda la zona norte del Distrito Federal.

No sé si sea de relumbrón la obra que está ejecutando y que usted aludió en Álvaro Obregón, el Hospital General que ahí se construye.

No sé si sea de relumbrón el que se haya trabajado en 15 preparatorias que permiten que llegue que no tuvo la capacidad, la posibilidad de llegar a la escuela por sus escasos recursos económicos.

Si los edificios para la Universidad Autónoma de la Ciudad de México en San Lorenzo Tezonco son de relumbrón.

Después de esto y muchas otras cosas, le podría decir todo lo que enuncié, le pido vea la carpeta que le fue repartida, son obras de carácter social, si son de relumbrón. Estas obras han sido hechas para todos los ciudadanos y beneficia no sólo a capitalinos del Distrito Federal, sino como sabemos muy bien, a mucha población que en condiciones precarias económicamente viene de municipios conurbados y viene aquí al Distrito Federal, y aquí sin distingo se les da servicio gratuito a todos ellos.

De manera que no quiero seguir enunciando porque está la carpeta, pero podría yo hablar de más, el drenaje profundo, del drenaje profundo nos tocó en el año de 97 al año 2000 construir 7 kilómetros más y poner otros 5 que estaban inconexos, 12 kilómetros en funcionamiento, de los cuales sólo mencionaré un kilómetro, el último que se construyó en el año 2000, se llama Intersector Gran Canal, este Intersector Gran Canal tiene la virtud de que con un solo kilómetro de longitud permite drenar por gravedad íntegramente los caudales de lluvia del Centro Histórico; puede haber algún fallo como hace algunos años se presentó en Nueva York, tanto del equipo electromecánico como el equipo eléctrico, de falla eléctrica

y aquí puede pasar eso y el Centro Histórico, con la mayor tempestad que pueda caer, esperemos, hay que tocar madera que no suceda, ya han llegado muchos con el cambio climático, drena íntegramente por la gravedad del Centro Histórico. Qué costo tendría invaluable que se nos inundará todo el patrimonio histórico y cultural que tenemos ahí, arquitectónico y demás.

De manera que no quiero seguir porque voy a aburrir a los señores diputados en una sesión ya larga y le agradezco su interés.

Podría yo abundar en muchas cosas más que se han hecho en este sentido para la obra de no sé si relumbró sea ver renovado íntegramente Paseo de la Reforma desde la Fuente de Petróleos, a todo Paseo de la Reforma, Avenida Juárez y Centro Histórico, que ha sido reconocido y que ha ayudado a que haya más turismo en la Ciudad, nacional e internacional.

De manera que no prefiero no ir por ahí. De relumbrón sería haber emitido un reglamento de construcciones para el Distrito Federal que actualiza y pone a la mayor altura como cualquier país del mundo y que es copiado en otras partes de México y del extranjero y las 10 normas técnicas complementarias.

Muchas cosas se han hecho realmente y yo creo que es injusto el calificativo que usted nos da y –repito- prefiero pensar que fue sin conocimiento de causa a lo haya hecho en otras condiciones.

Las obras del Hospital General en Alvaro Obregón, efectivamente tienen un tiempo por terminarse. Registran, debo reconocerlo, un retraso, lo refiero, hubo en esa zona de la ciudad, ya se sabía que era una zona minada, una zona en la cual hay cavernas producto de la explotación de materiales para construcción, gravas, arenas, tepetates y que desde las barrancas, Barranca de Tarango en este caso, se meten los túneles, se van excavando y van sacando el material.

Se elaboró, esta obra se llevó a cabo mediante la fórmula de un proyecto integral que si a la Comisión de Bienes y Servicios Públicos le interesara, le platicaríamos de las fórmulas del proyecto integral, un día nos sentamos, se encontraron en el estudio de mecánica de suelo que se hizo en la fórmula de proyecto integral, se encontró que había más cavernas de las debidas. Hubo necesidad de atenderlas

sin incremento en costo por parte de la empresa contratista y sí hubo necesidad de registrar algunos retrasos.

El registro que estamos dando de 55 por ciento es de avance en obra civil, sin embargo no está considerada aquí el avance en lo que es la adquisición de equipo propio, calderas, transformadores, plantas eléctricas, plantas de tratamiento de agua residuales, plantas potabilizadoras, etcétera, y el equipo médico que no está instalado.

Por eso es que el reto es terminado sí en esta misma administración y le aseguro que se está haciendo el esfuerzo máximo y espero tener la oportunidad de contar con la presencia de usted, lo invito desde ahora, para el día en que se ponga el servicio esa unidad y usted pueda disfrutarla, porque sí es algo de beneficio para la población más necesitada de la Ciudad de México.

Finalmente usted habla del Metrobús. Yo le quiero decir que en realidad no hay un gasto doble, porque si se hubiera hecho algo indebido que resultó y que no soportó, habría sido un gasto que habría que reponer. Lo que sucede y le recuerdo que no se hizo una obra adicional, hace rato otro compañero suyo, amigo nuestro, hizo el planteamiento de que por qué no se ejecutó primero la superficie de rodamiento con el concreto hidráulico y que mejor se puso en servicio el Metrobús.

Yo di mi explicación, es un punto de vista el vaso medio lleno, vaso medio vacío, yo justifico el que se haya puesto en servicio el Metrobús. Esta erogación se hubiera tenido que hacer entonces, ahora o mañana y el presupuesto que se solicitó y se autorizó por el Jefe de Gobierno, es de 51 millones de pesos, comprende exclusivamente la inversión que se puede realizar en el presente año 2006 y que va desde el Eje donde cruza Río Mixcoac, en el Cine Manacar, hacia el norte, en ambos sentidos, norte-sur y sur-norte, hasta llegar a la calle de Tehuantepec, ya muy cerca de Baja California, usted ubica seguramente este sitio. Eso lleva 51 millones de pesos y son susceptibles de ejercerse y terminarse y entregarse a la población precisamente en el mes de diciembre.

El presupuesto total que está realizado concertadamente con el FIMEVIC, perdón con Metrobús, en este caso con Metrobús, y se ha revisado el programa para buscar y aquí debo mencionar es característico del trabajo que hace la Secretaría de Obras y Servicios y diría yo en general el Gobierno del Distrito Federal, que nos coordinamos internamente con todas las Secretarías del Gobierno que tienen competencia en la materia y nos damos apoyo, a veces lleva la batuta una Secretaría, a veces es la otra, y nos damos apoyo. En este caso ha habido de la Secretaría de Seguridad Pública y por el caso del Metrobús lo maneja Medio Ambiente en estrecha coordinación con ellos.

De manera que es este proyecto que se ha hecho, estamos sacando tramos de 400 a 500 metros, sólo una estación para poder evitar un mayor problema, y sí sin duda va a haber ese problema hasta fines de diciembre en ese tramo y después continuar hacia el norte, con la única salvedad de que ya llegar a Insurgente norte después de Nonoalco, el estadista general Lázaro Cárdenas, Presidente de la República, del 34 a 40, tuvo la visión de dejar una avenida tan amplia como a la que me acabo de referir, en donde cupo no sólo un camellón central donde se alojó el Metro, en donde además se pudo localizar camellones laterales forestados que se respetan, hay vialidades de 4 ó 5 carriles en un norte-sur y sur-norte, y luego las calles de desaceleración e incorporación a las colonias Industrial, Lindavista, etcétera en esa zona, en donde ahí el problema se va a minimizar porque hay mayor superficie de rodamiento.

El asunto relacionado con el pavimento, el dato de TRIBASA, con TRIBASA en el año 2006, el contrato de mezcla se declaró desierto y hubo necesidad de acuerdo con la legislación en hacer una asignación directa, y esa designación directa debo decirles existe dentro de la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, la Coordinación Sectorial de Normas, Especificaciones y Precios Unitarios, también con un titular, un competente, en donde llevamos con todo escrúpulo los costos.

La ley señala que cuando son asignaciones directas, tiene que ser de acuerdo con el tabulador que establece el Gobierno del Distrito Federal y no lo que nos quiere

cobrar la contratista. En estos casos, cumplidos los requisitos dentro de la ley se hizo de esta manera y los contratos que se asignan, son directamente de acuerdo con los precios unitarios que nosotros fijamos. Entre paréntesis, la planta de asfalto, es entre otras de las funciones que tiende a ser un instrumento fundamental para que podamos operar con dirigencia, con eficiencia, con eficacia, tiene un alto contenido regulador del precio del mercado de la mezcla asfáltico en el Valle de México.

El contrato con Cemex, cuando íbamos a pavimentar el Paseo de la Reforma en el tramo del Vieja a Insurgentes, invitamos en forma abierta a varias empresas mexicanas, y aquí subrayo por fortuna, la obra que ha ejecutado el Gobierno de la Ciudad en estos 9 años, ha sido ejecutada por puras empresas mexicanas. Eso da gusto porque no se cierra, no hay un requisito que tiene que ser mexicanas para que se inscriban, pero evidentemente que hay una ventaja comparativa porque están radicadas aquí por conocer el mercado, por estar organizadas aquí en la ciudad, a distingo de lo que pasa en otras dependencias, es distinto. Aquí han sido mexicanas.

Retomo. Se invitaron a varias empresas concreteras y cementeras para que concurrieran y hubo la posibilidad de que se acercaran 3. Estas empresas finalmente una dijo no podían seguir y quedaron dos y digo los nombres, APASCO que es una empresa que yo respeto, es una empresa muy sólida, muy seria, ahora guiada como una empresa internacional, HORSIM, y Cemex, es una empresa ciento por ciento mexicana, que por cierto es la empresa que es la número uno en concretos en el mundo, al haber comprado una planta recientemente en Inglaterra.

Nos sentamos con el equipo técnico de la Secretaría, nuestro Director General de la República, nuestro Coordinador Técnico, nuestro asesor, el ingeniero Francisco Montellanos, el equipo técnico especialista nos sentamos a revisar las fórmulas, los proyectos con todo detalle y encontramos el definitivo.

Invitamos a Cemex y APASCO a que se sentaran con nosotros y ahí en una mesa amplia, abierta, les pedimos que nos presentaran su cotización. Cemex presentó una cotización, y si hubiera realizado todo el trabajo en este tramo, en los carriles

centrales, con 12 metros de ancho en un sentido y 12 metros de ancho en el otro, arrojan 4 carriles en cada sentido. Cemex dijo: yo puedo hacerlo todo en 28 millones de pesos, que es desde la demolición de la carpeta preexistente y apertura de caja demoliendo toda la base y sub-base que soportaba esa carpeta previa, ya muy destruida por cierto por los instaladores de redes subterráneas, y APASCO dijo, yo lo puedo hacer, seguramente me dicen que ya me pasé en tiempo, 35 millones de pesos.

Le pedimos a APASCO y ahí está APASCO, podría ser un testigo que corrobore lo que estoy diciendo, dijo no me puedo bajar un centavo más y es por una sola razón. Mi empresa con la que yo me puedo ligar es una empresa que tiene un indirecto alto y no se puede bajar, yo ya le pedí, no se puede bajar, de manera que no lo puedo hacer "bájense para que se lleven la mitad y la mitad", buscamos siempre proteger el patrimonio de la ciudad y hay constancia, no de ahora sino de siempre, y finalmente hubo necesidad, hubo la posibilidad de asignárselo a Cemex.

CEMEX sabía el antecedente, firmaron un convenio con el licenciado Andrés Manuel López Obrador donde hizo un descuento del 51 por ciento en suministros de cementos y de concretos a las obras del Distrito Federal, y pudimos alargar esa capacidad, ese ofrecimiento, de una forma importante y se benefició la ciudad, se ha hecho mucha más obra con recursos de mínimo monto que lo que se ha hecho en otras etapas. Esto lo quiero decir.

Por lo tanto es que se asignó el contrato a CEMEX, esto lo conoce perfectamente bien la Contraloría General y la Contraloría Interna y quiero decirle que los órganos de auditoría superior, como es la Contaduría Mayor de Hacienda, a mí me gustaría, señor diputado, cuando usted habla del comportamiento de nosotros que pertenecemos a la Secretaría de Obras y Servicios, que pudiera hablar con el Director General de Auditoría a Obra Pública, yo prefiero no decir lo que él nos dijo a nosotros.

Ojalá usted pueda consultarle, es el ingeniero Gildardo Chávez, que es un hombre muy preparado, que es un hombre independiente, a quien respetamos y nos respeta, pero prefiero que él le diga quiénes son las gentes de Obras y Servicios.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, ingeniero. Para réplica, se concede el uso de la palabra hasta por 3 minutos al diputado Miguel Angel Errasti.

**EL C. DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL ERRASTI ARANGO (Desde su curul).-**

Bueno, como siempre, es una lástima que no se haya dado una respuesta puntual a la mayor parte de las preguntas, así que le pido que a la brevedad me mande por escrito a mi oficina en el Zócalo.

Quiero decirle que de cuáles son las obras que relumbran en su gobierno, y son los segundos pisos del Periférico, que están mal hechos. Sí le voy a contestar yo puntualmente y quisiera hacer algunas preguntas.

No dudo yo de su integridad y en este caso es como encontrar un oasis en el desierto por ser en un gobierno tan corrupto íntegro. Yo me pongo incluso a pensar que por eso a usted no le dieron los contratos de licitación.

De la misma forma le quiero agradecer que sean empresas mexicanas y no mexicoargentinas, como Grupo Quart, tan corruptamente viciada aquí con sus compañeros perredistas.

Quiero hacer una pregunta de alusión personal del ingeniero Buenrostro y preguntarle de dónde sacó el Rolex que dice Andrés Manuel López Obrador que usted le regaló.

Por último, basta de corruptelas al amparo de obras públicas; estamos hartos de obras inconclusas, mal terminadas o que se han realizado sin los estándares de calidad correspondientes, las cuales únicamente han sido palomeadas con fines políticos a costa de la integridad y seguridad y bienestar de todos los capitalinos.

Es necesario que se ponga un alto al derroche de dinero público producto de errores en la programación, presupuestación y ejercicio del gasto, así como pagos de más o por el no cobro de multas debido a entregas extemporáneas de los trabajos, como lo han demostrado los resultados derivados de las auditorías practicadas por la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Por el contrario, es urgente que el Gobierno Capitalino administre mejor sus recursos y se ponga a trabajar en obras relativas a infraestructura hidráulica, ya que en caso contrario los ciudadanos seguirán padeciendo de escasez de agua, sin mencionar un mayor hundimiento de la Ciudad de México.

Sé que usted es un gran técnico y le quiero hacer una última pregunta, y quiero preguntarle a cuánto asciende el volumen de gas metano que se genera diario o al año en el bordo poniente y las causas que este contrae.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias. Tiene el uso de la palabra el diputado Sergio Ávila, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, para formular sus preguntas, hasta por 5 minutos. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO SERGIO ÁVILA ROJAS (Desde su curul)-** Con su permiso, diputado Presidente.

Bienvenido, ingeniero Buenrostro, a la Asamblea Legislativa.

Lo felicito por su profesionalismo y por su gran sensibilidad política que evita caer en provocaciones políticas y en descalificaciones baratas.

Cuando al inicio de las sesiones de esta Asamblea hubo alguna supuesta agresión de una compañera Jefa Delegacional al recinto acordamos todos en la Comisión de Gobierno hacer un llamado de respeto hacia nuestra institución. Lo que no hemos hecho, lo que no han hecho algunos es siendo poco respetuosos, siendo bastante agresivos y groseros, ser respetuosos con los funcionarios que aquí vienen.

Yo los entiendo, digo en efecto están preocupados por cómo está esta ciudad porque Fox cumplió al cien por ciento, hoy mismo dice que resolvió el problema del agro. Nuestros paisanos se van a Estados Unidos porque tienen tanta riqueza que quieren gastarse todo el dinero que poseen para irlo a despilfarrar a Estados Unidos, no hay migración por falta de empleo y condiciones paupérrimas en el campo.

Yo entiendo que están molestos porque hablan de corrupción y como soy tan surrealista, Estrada Cajigal a pesar de la impunidad estaba amafiado con el narcotráfico, destacó por la corrupción inmensa en que sumió al Estado de Morelos.

Hablan de los segundos pisos, pero yo recuerdo que Fox en Chiapas inauguró un puente que se cayó a los ocho o quince días, pero ahí no dijeron nada, por el contrario han hecho bloque con otros partidos exactamente para impedir que se investigue.

No me gusta calificar pero es perverso estar permanentemente descalificando en esta Asamblea nuestro gobierno cuando no se fijan que en otros estados, digo, hablan de la inseguridad aquí pero Tijuana es la metrópoli del narcotráfico, de la delincuencia y de la inseguridad y no pasa nada, ya van varios gobiernos del PAN ahí, por eso los entiendo porque esto me lo imagino yo, creo que soy bastante surrealista y perverso y pienso que esto sucede en otros estados.

No vamos a caer en provocaciones, lo hemos dicho, porque además calificar o descalificar personalmente se me hace una falta de respeto. Enhorabuena que hay destacados perfiles académicos en la bancada del PAN, pero no demuestran la mínima capacidad y sensibilidad política o respeto hacia los demás para poder tratar aquí asuntos que en efecto a la ciudad le interesa resolver.

Yo quiero dejar claro por ejemplo que sí creo, y le preguntaré, que es muy importante canalizar más recursos al transporte público, pero que las obras de vialidad que se hicieron eran necesarias.

Paradójicamente el partido que defiende, en la práctica ahí está la historia, ahí están las cifras, ahí están las estadísticas, a un sector pudiente, hoy se molesta

porque se hicieron estas obras para este sector pudiente y los nacos y los apestosos, como llamaron a los que participábamos en el plantón que ayudó a que la gente ante la magnitud del fraude electoral no se desbordara, y ahí fue la suficiente responsabilidad del compañero Andrés Manuel López Obrador para evitar que hubiera una explosión social como la que está pasando en Oaxaca, porque tal parece que aplauden como sucede en Pasta de Conchos, donde ahí no hubo problemas, son mineros finalmente, son ciudadanos de tercera o de cuarta para ellos, no pasó nada, aún no los rescatan y ahí no pasa nada, no se hacen extrañamientos, no se hacen manifestaciones públicas.

Preferimos que a nuestro gobierno se le diga que apoya, aunque no sea así, este tipo de manifestaciones a que tengamos situaciones como las de Oaxaca, donde el PRI y el PAN por su irresponsabilidad política no han entendido que se puede generar un acto de violencia va a desestabilizar al país y que no lo queremos, compañeros; que aquí ha habido la suficiente sensibilidad para atender los reclamos sociales de una forma madura y civilizada, respetando las libertades constitucionales.

Todavía una pregunta más o una pregunta, señor Secretario: Ante la imposibilidad de traer agua de los caudales del Río Cutzamala ¿cuáles son las nuevas fuentes para abastecer de agua a la ciudad de México?

Por su atención, gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, diputado. Se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro para dar respuesta a la pregunta formulada. Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CÉSAR BUENROSTRO HERNÁNDEZ.-** Muchas gracias, señor Presidente.

Agradezco sus conceptos y mencionaré en este punto, tocó usted lo de transporte público que desde mi punto de vista hace falta más recursos. Yo coincido con usted, pero quiero dar una explicación en este punto que de alguna manera estuvo en varias intervenciones previas.

Yo veo esta cuestión: El transporte público fue atendido simultáneamente con algunas cuestiones de carácter urgente. Yo diría el tránsito vehicular, los automóviles que comprábamos todos y que buscábamos como un signo de estatus equivocadamente, pero que finalmente la televisión vende todo lo que anuncia, nos llevaron a que la decisión se tomara en atender lo urgente que era buscar, canalizar los segundos pisos, el tránsito vial existente, innegable, ahí estaban con una serie de problemas.

Simultáneamente a ello no se abandonó la parte relativa a transporte público, yo quiero simplemente referir que en materia del Metro si bien es cierto no se construyó después de la Línea B en estos seis años no se ha construido un metro más de Metro, realmente sí el Metro recibió una canalización cercana a los 7 mil millones de pesos exclusivamente destinada a la adquisición de 405 carros, que dio un total de 45 trenes; esa inversión es cuantiosa y rehabilita al Metro como un sistema troncal, transporte entre 4.2 y 4.5 millones de pasajeros, otra día hablaremos la situación que vive el Metro pero ahí está y éste fue para transporte público; para transporte público aunque también lo mencionó ya el señor Secretario Luis Ruiz de Transportes y Vialidad, realmente el hecho de que se hayan canalizado recursos se haya fomentado un programa que permitió renovar íntegramente el parque vehicular de la Red de Transporte de Pasajeros, RTP, y los programas que se impulsaron para la renovación de taxis y de microbuses, de particulares.

Entonces, no se descuidó esa parte, simplemente pienso que haya habido un alto en el camino en ese sentido y debo mencionar, porque además no incurro en indiscreción, el licenciado Marcelo Ebrard ha dicho que él va a retomar camino para impulsar todo el transporte y la vialidad, pero especialmente el transporte público de pasajeros y ha hablado del Metro, ha estado con nosotros, hemos platicado allá, está tomando puntos de vista diversos, tiene un enfoque de continuidad institucional y creo que eso es positivo para una ciudad tomar todo lo positivo y evidentemente corregir lo que considere que no tuvo los resultados esperados.

Lamentablemente se fue, ojalá y esté por aquí el diputado Espino, me quedé porque estaba a la vuelta de la tarjeta, no quise dejar de contestarle, él preguntó varias cosas, pero muy concretamente señalo en esta parte de Transporte Público que en realidad las vialidades de Periférico sur ha estado sujeto a cierres parciales en la noche porque estamos pavimentando de Las Flores a San Antonio, ya terminamos y vamos a arrancar de San Antonio hacia Las Flores, pero el cierre fundamentalmente obedece a que FIMEVIC está trabajando en la última etapa de lo que es la conexión en el sentido sur norte para bajar una gasa que conecte a San Antonio en sentido poniente, esto es quien venga del sur va a poder ingresar hacia el poniente por San Antonio y ligar con el Eje 5 Poniente.

Ahí dejaría cumplido algo que por omisión mía, no di vuelta a la tarjeta, no pude contestar con oportunidad.

Finalmente, la parte del agua. Insisto, no me corresponde ya esto, pero voy a hablar por dos razones.

Primero, sí soy el coordinador del gabinete de desarrollo sustentable, no está Medio Ambiente, y fíjense que he trabajado toda mi vida en el agua, he andado en el agua como dicen por ahí.

En el año 1972 tuve el honor de ser designado por la Presidencia de la República como Vocal Ejecutivo fundador de la Comisión de Aguas del Valle de México y lo refiero en forma presuntuosa porque para mí fue un honor realmente, elaboramos un plan de abastecimiento de agua al área metropolitana con un grupo de expertos que teníamos entonces, he tenido que trabajar siempre con expertos y he aprendido mucho de ellos y espero que en el futuro lo pueda seguir haciendo, decir que elaboramos un plan de abastecimiento de agua al área metropolitana a la ciudad de México en 1973 al año 2020 y que ahí iba hasta que surgió el problema de Temascaltepec, se atoró por un incumplimiento de alguna autoridad federal que no le cumplió a los vecinos de la zona y aunque hay agua ahí disponible excedente, que fue una premisa que yo puse cuando tomé posesión, en aquella época me tocó trabajar en obras para 4 millones y medio de habitantes del área metropolitana de la Ciudad de México.

Después, en estos años más recientes ha surgido y ya puntualmente con esto termino mi intervención, en que con el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, que fue donde yo hice mi tesis profesional, además recién fundado el Instituto, ha hecho un estudio detallado de la cuenca hidrológica Tula-Teocalco; Tula ustedes la conocen, es famosa por arqueología, tuve el privilegio de nacer ahí en Tula de Allende por cierto, y decirles que ahí hay un acuífero.

Como ustedes recuerdan, la salida de aguas residuales del Valle de México y originalmente por el Tajo de Nochistongo y después por el Gran Canal de Desagüe éste en 1900, por el túnel de Tequisquiac y después reforzada en 1952 con un segundo túnel, ha permitido el desarrollo de un distrito de riego con aguas crudas que son los efluentes del área metropolitana de la Ciudad de México y que permitió desarrollar un sitio de riego de 100 mil hectáreas, se conecta con el distrito de riego 100, Alfajayucan ya en los límites con Querétaro, y el distrito no es un distrito de riego tecnificado; sin embargo, ahí ha proliferado, ha habido una zona árida y semiárida, logró surgir y el sobre riego que es cuando uno pone una lámina de agua mayor a la que necesita el cultivo, los cultivos tienen distintas demandas de agua, el agua excedente una iba a los drenes y se iba al río Pánuco, la parte alta río Verde, hasta el río Pánuco hasta salir en Tampico, pero otra parte recargó el acuífero del subsuelo, hasta llegar un momento en que este acuífero del subsuelo llevó a que surgieran pozos artesianos, esto es, si libremente por presión surgían chorros del suelo y agua limpia, porque uno de los procesos de depuración del agua es el filtrado, el filtrado natural es de excelencia, y por décadas se filtraron esas aguas.

Hay ahí un acuífero que puede tener un potencial del cual habrá que reservar como requisito fundamental, de otra manera no sería lógico, el agua para el desarrollo actual y potencial futuro en la zona de Tula-Teocalco, no sólo el agua para riego por supuesto, con las plantas de tratamiento de aguas residuales que tendrán que construirse en estos próximos años, sino también para el agua potable y el agua para demanda industrial de poblaciones y de industrias que en esas zonas están y se puedan ampliar, y en segundo lugar para los excedentes

que tenemos calculados pudieran ser entre 4 a 6 metros cúbicos por segundo, que compartiríamos a 50% con el área metropolitana del Estado de México y el resto para el Distrito Federal; podría ser de 2 a 3 metros cúbicos por segundo que pudieran llegar aquí.

Aunque dije que era lo último que hablaba, yo quiero hacer aquí una referencia importante en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal donde está representada toda la población del Distrito Federal, dignamente representada. Necesitamos hacer mayor conciencia sobre el uso racional del agua, porque no tenemos una cultura del agua; desperdiciamos, entre otras cosas, porque hay en abundancia, porque cuesta muy poco, porque no pensamos, un hermano mío hace muchos años dijo una frase que a mí me gusta mucho, era mi hermano Marco, en la Comisión de Aguas estábamos, una frase que les quiero compartir: “Usa toda el agua que necesites pero ni una gota más, a otro le hace falta”. Entonces yo creo que si esa filosofía la tuviéramos, el agua que tenemos alcanza para ir más lejos.

Decir que el programa de detección y supresión de fugas que establecimos con el ingeniero Cárdenas el 1º de julio de 98 ha continuado avanzando, hay más de 6 mil litros por segundo recuperados con ese programa y con el de rehabilitación de pozos y reparación de equipos electromecánicos, y que las labores de desazolve que hacen en las presas el Sistema de Aguas de la Ciudad de México, Germán Martínez Santoyo, y que el desazolve de la red de drenaje en la ciudad que tiene más de 12 mil kilómetros están sujetas a un desazolve sistemático.

De manera que yo sí quiero decir, no comparto con los calificativos para el resto de los miembros del Gobierno del Distrito Federal, yo creo que cada quien cumple su responsabilidad, tenemos órganos de fiscalización, la Contraloría Interna, las Contralorías Internas, la Contraloría General y la Contaduría Mayor de Hacienda revisan y ellos podrán decir quién en su caso tuvo alguna desviación.

Yo creo que este gobierno sí puede decir que pone muestras de integridad y si hay alguna desviación, están los órganos para calificar.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias ingeniero. Se concede el uso de la palabra, hasta por 3 minutos, al diputado Sergio Ávila. Adelante, diputado.

**EL C. DIPUTADO SERGIO AVILA ROJAS (desde su curul).-** Sí, con todo respeto al señor Secretario, referirle que no mencioné el hecho de que fueron pocos los recursos hacia el transporte público. Lo que sí creo, creo que compartimos con mucha gente, independientemente de la clase social a la que pertenezcan, que habrá que llevar más recursos al transporte público, ayudará a este problema que todos los ciudadanos padecemos.

En torno a la pregunta del agua, particularmente considero que también todos deberíamos de buscar el mecanismo presupuestario, de acuerdo político, legislativo, etcétera, porque hay que captar el agua, hay que cosecharla.

Usted sabe que hay posibilidades, somos una cuenca que alrededor de la Ciudad de México podamos captar miles de toneladas de volúmenes para evitar que la Ciudad se siga hundiendo y evitar que podamos seguir trayendo de otros lados, que además nos genera conflictos con otros Estados. Digo eso es también una posición particular que sostengo. Creo que habrá, en su gabinete el tiempo que le queda y con los nuevos miembros de este gabinete, si se conforman los gabinetes, explorarlo.

Como vamos a aprobar la Ley de Sociedades de Convivencia, pues yo quiero también ir adelantando que los que cuidan mucho, que luego algunos sacerdotes u obispos que no les hace efecto el nitro y que se alocan sexualmente y cometen actos de pederastia, que tienen el asunto de la moral como una falsa moral, que sabemos que van a dar el grito al cielo, pero que sostenemos y refrendamos con una visión de izquierda que es una realidad social en este país y que vamos a estar en contra de la intolerancia y que vamos a ayudar a que este sector históricamente maltratado pueda ejercer derechos ni más ni menos que los demás ciudadanos.

Por su atención, gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias diputado. A continuación se concede el uso de la palabra al ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y

Servicios del Gobierno del Distrito Federal, por un tiempo máximo de 10 minutos, para que emita un mensaje final.

Adelante, señor Secretario.

**EL C. ING. CESAR BUENROSTRO HERNANDEZ.-** Muchas gracias. Con su autorización ciudadano diputado Nazario Norberto Sánchez, Presidente de la Mesa Directiva de esta honorable Asamblea.

En estas dos administraciones del gobierno democrático del Distrito Federal han sido realizadas numerosas obras en beneficio de la Ciudad de México y sus habitantes.

Hoy en día la Ciudad tiene mayor seguridad contra riesgos de inundaciones con la construcción en 2001-2002 de la planta de bombeo Gran Canal, kilómetro 18.5 y la planta de bombeo Río Hondo, con las cuales conjuntamente se ha incrementado en más del 30 por ciento la capacidad de desalojo de aguas residuales y de aguas pluviales; se incrementó en 12 kilómetros la red del Sistema de Drenaje Profundo; se ha aumentado la cobertura del Metro con la puesta en operación de la Línea B con 21 estaciones más, llegando con ella a 175 estaciones en operación; con un manejo tecnificado del sitio de disposición final Bordo Poniente se logró la extensión de su vida útil hasta el mes de junio del 2008; con los Programas de Detección y Supresión de Fugas y de Reparación de sus Equipos Electromecánicos emprendidos desde 1998 y que han tenido continuidad institucional, ahora la población recibe unos 6 mil litros por segundo más de agua potable que entra a los domicilios, especialmente en los sectores que más la carecían.

Por otra parte, ante las limitantes de la última etapa de aprovechamiento de caudales del Río Cutzamala, proyecto Temascaltepec, se han planteado nuevas alternativas para aprovechar otras fuentes para abastecer de agua a la Ciudad.

Con la construcción de obras como el Distribuidor Vial "Ing. Heberto Castillo Martínez", se cuenta ahora con 31 kilómetros de vialidad continua correspondiente al Eje Troncal Metropolitano, incluyendo aquellos tramos ya construidos en administraciones anteriores.

Las vialidades primarias de la Ciudad han registrado la repavimentación en 18 millones de metros cuadrados. Los mexicanos tenemos ahora un corredor turístico y cultural Paseo de la Reforma-Avenida Juárez-Centro Histórico renovado, incluyendo el rescate de áreas que desde 1985 habían permanecido colapsadas.

Otras obras de importancia para los servicios que requiere la población de la Ciudad han sido las 16 preparatorias, los edificios de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, los dos nuevos reclusorios y los dos grandes hospitales, en el oriente y en el poniente de la Ciudad, en zonas con fuertes demandas no atendidas.

Además coordinadamente con todas las fracciones parlamentarias de esta honorable Asamblea y con todos los partidos políticos registrados en el Distrito Federal, se participó en forma activa en la defensa de la Ciudad para que no se construyera el aeropuerto en Texcoco, ya que representaría fuertes impactos ambientales, urbanos y económicos en contra de la Ciudad por la conurbación, además de perderse el patrimonio que represente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y ganamos. El tiempo demostró que era viable la ampliación del mismo.

Las últimas cifras dadas a conocer por el INEGI, destacan que el Distrito Federal es la entidad de la federación que actualmente ocupa el primer lugar en el ramo de la construcción en todo el país, y esto es un claro ejemplo del efecto multiplicador que tienen para la inversión privada de aquellas inversiones que en materia de obras públicas realice el gobierno.

Ante el próximo cierre de este ciclo sexenal, expreso mi agradecimiento a nuestros jefes de gobierno, Andrés Manuel López Obrador y Alejandro Encinas, quienes nos dieron la oportunidad de participar dentro de un equipo interdisciplinario y que nos otorgaron su confianza y apoyo para obtener los importantes avances y logros en beneficio de la ciudad y de sus habitantes.

Nuestro reconocimiento a los titulares o integrantes de las dependencias y unidades administrativas del propio gobierno del Distrito Federal, de quienes en

estrecha coordinación interdependencial recibimos su colaboración en el desarrollo de nuestras actividades.

Contamos asimismo, con una cordial relación con las dependencias del gobierno federal con las cuales correspondió interactuar, como la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Comisión Nacional del Agua y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Instituto Nacional de Bellas Artes, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Turismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Defensa Nacional, la Secretaría de Marina, la Compañía de Luz y Fuerza, entre otros.

Además expreso mi gratitud a los colegios de profesionales, Colegio Civiles de México, Colegio de Arquitectos de México, Colegio de Ingenieros Arquitectos, Colegio de Mecánica Electricistas, Colegio de Ingenieros Municipales, de Ingenieros Militares, por toda la colaboración que hemos tenido, así como a las Cámaras relacionadas con la construcción y con la consultoría, así como a las instituciones de investigación y de educación superior, por su destacada participación.

En la Secretaría de Obras y Servicios, correspondimos con una actitud institucional y con apoyo a la normatividad, trabajamos en forma responsable y con intensidad; las decisiones tomadas y las acciones emprendidas han tenido motivación y fundamentación a la vez que se han ajustado con escrúpulo a la ética. Así hoy la ciudad tiene acrecentada su infraestructura con las numerosas obras construidas y en lo general la cobertura y la calidad de los servicios se amplió, postulamos que toda obra es útil.

Existen aún rezagos, aunque se ha logrado reducirlos. Estamos inscritos en la dinámica de la gran área metropolitana de la Ciudad de México en un fenómeno circular causa efecto, como lo denominó el distinguido civil y urbanista Visu Viquel, ya desaparecido prematuramente, y quien lo describió conceptualmente en el hecho de que aquí a la capital, vienen corrientes migratorias de población

originaria de otras partes de la República, porque en esta ciudad se cuenta con los servicios básicos, en muchos casos, los mejores del país y con mayores oportunidades de progreso. Se cierra el círculo con la necesidad de construir más infraestructura para dotar de servicios a la población creciente.

Tanto el Gobierno Federal no emprende el cambio del modelo nacional de desarrollo, concentrador en muchos aspectos, políticos, demográficos, económicos, financieros y de los principales satisfactores sociales, mediante el impulso con políticas selectivas e incentivos que propician el desarrollo de múltiples regiones de territorio con potencial, entonces la gran ciudad continuará sujeta al crecimiento irracional que se tiene hoy en día y al que se busca ordenar y controlar.

Necesitamos hacer conciencia entre la población sobre esta situación que se vive y actuar concertadamente con todos los sectores para promover ese cambio indispensable. Entretanto, decíamos, comprometámonos para vivir en mayor armonía, propiciando el fortalecimiento de una cultura de convivencia cívica ciudadana a la cual todos podemos y debemos contribuir.

Finalmente, me es grato manifestar mi amplia satisfacción ante esta honorable Asamblea y con ello mi agradecimiento porque sin excepción, en las cuatro legislaturas con las que he tenido la oportunidad de colaborar, desde 1997 a la fecha, he recibido un trato deferente en las comparecencias y en otras reuniones de trabajo en las que he tenido una estrecha relación con los legisladores integrantes de las mismas y en todos los casos, incluyendo críticas y otras aportaciones, hemos llegado a invariables resultados a favor de la ciudad.

Expreso mi seguridad de que al igual que en estos últimos 9 años existirá una colaboración entre la nueva administración del Gobierno del Distrito Federal y esta nueva Legislatura, en un clima de respeto y coordinación armónica para alcanzar nuevas etapas de logros en materia de obras y servicios en beneficio de la población.

Nos anima a todos el mismo objetivo, servir a nuestra ciudad de México, capital de torres mexicanos.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias, señor Secretario.

Esta Presidencia, a nombre de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, agradece al ingeniero César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, su asistencia a esta sesión, así como a las respuestas que se ha servido dar a las preguntas que le fueron formuladas.

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

Se solicita a la Comisión designada acompañar al ingeniero César Buenrostro, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, a su salida del recinto cuando así decida hacerlo.

(La Comisión de Cortesía cumple con su cometido)

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

**EL C. SECRETARIO DIPUTADO AVELINO MÉNDEZ RANGEL.-** Diputado Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a proceder a dar lectura al orden del día de la próxima sesión.

Sesión Ordinaria. 26 de octubre de 2006.

1. Lista de asistencia.
2. Lectura del orden del día.
3. Lectura y en su caso aprobación del acta de la sesión anterior.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

Es todo, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ.-** Muchas gracias, señor Secretario. Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el día jueves 26 de octubre del presente año a las 11:00 horas.

Muchas gracias.

**(18:20 horas)**

