

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

Comisiones Unidas de Transporte y Vialidad y de Protección Civil
Secretario de Transporte y Vialidad,
Lic. Raúl Armando Quintero Martínez
Comparecencia

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Gante 15-Sala de Juntas, 3er Piso

26 de noviembre de 2010

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Muy buenos días, señores funcionarios; diputado Leonel Luna, medios de comunicación.

Damos la más cordial bienvenida al Secretario de Transporte y Vialidad, Raúl Armando Quintero Martínez, así como en representación de la Secretaría de Seguridad Pública, Luis Rosales Gamboa, Jefe del Estado Mayor Policial, Primer Superintendente, y el representante de Protección Civil, Oscar Alejandro Roa Flores. Les damos la bienvenida a esta mesa de trabajo, a fin de dar cumplimiento y desahogo al punto de acuerdo, promovido por el diputado Leonel Luna, Presidente de la Comisión de Protección Civil, a quien le pedimos el día de hoy funja como Secretario.

En el punto de acuerdo relativo y que a la letra dice: la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura, exhorta al Director General del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y que en coordinación con la Secretaría de Protección Civil y la Secretaria de Transporte y Vialidad, todos del Distrito

Federal, lleven a cabo las acciones necesarias para establecer mecanismos que delimiten de manera física a través de los ordenamientos, los accesos a las instalaciones del Metro, a fin de salvaguardar la integridad de los usuarios de dicho medio de transporte, en el ámbito de cada una de sus facultades.

Es un exhorto y se fijó para el día de hoy, 26 de noviembre del 2010, a las 11:00 horas en este salón, el desahogo de la misma.

Por lo que le pido al diputado Secretario, sirva dar lectura del formato, en los términos en que se desahogará esta mesa de trabajo el día de hoy.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO LEONEL LUNA ESTRADA.- Con gusto, diputado Presidente.

De acuerdo al punto que acaba usted de mencionar y a los acuerdos tomados en la Comisión de Protección Civil y en la Comisión de Transporte, se propone el siguiente orden del día:

1.- Lista de asistencia. Quiero comentarle, señor diputado, que se encuentra además de usted que preside la reunión de trabajo, la diputada Rocío Barrera y el diputado Leonel Luna. Están por integrarse los demás diputados, integrantes de la Comisión de Protección Civil y de la Comisión de Transporte y Vialidad.

El orden del día se propone iniciar con la comparecencia, tanto del señor Secretario de Transporte y Vialidad, como de los señores servidores públicos de la Secretaría de Seguridad Pública y de la Secretaría de Protección Civil, cada uno de ellos tendría 10 minutos.

Al término de la intervención habría una ronda de preguntas por parte de los diputados integrantes de la Comisión y de los diputados asistentes.

De la misma manera tendrían 5 minutos cada uno de los funcionarios públicos para dar respuesta a estas preguntas.

Posteriormente habría una réplica por parte de los diputados integrantes y asistentes a esta reunión de trabajo, para posteriormente cada uno de los servidores públicos cedería nuevamente 5 minutos para precisar algunos puntos comentados en la misma reunión.

Está a consideración, señor Presidente, la orden del día y el formato de la reunión de trabajo.

EL C. PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a la diputada Rocío Barrera Badillo, integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad.

En ese tenor, damos el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad, licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, hasta por 10 minutos.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias.

Muy buenos días, señores diputados, diputada.

Nos da siempre mucho gusto comparecer aquí en la Asamblea Legislativa para informar o comentar algún tema, y esta mañana de manera especial sobre todo nos da mucho gusto que uno de los grandes temas de la movilidad de la ciudad normalmente colocado al final de todos los asuntos, pues tenga hoy la oportunidad de ser comentado, pensado, repensado, por parte del Gobierno del Distrito Federal, con la representación popular de la ciudad.

Los Centros de Transferencia Modal, CETRAM, son elementos centrales en la operación el transporte colectivo y masivo que posibilitan los intercambios de los pasajeros entre los diferentes medios de transporte y los enlaces zonales; y lo que es más significativo, las interconexiones de los pasajeros provenientes de las otras entidades de la metrópoli.

Son 46 los CETRAM popularmente conocidos como “paraderos”. Estos espacios tienen la función principal de intercambiar con eficiencia usuarios de diferentes modos de transporte que ofrecen una gran oferta de destinos, son más de 5 millones de usuarios que diariamente abordan una unidad de transporte en los CETRAM, de los cuales casi 2 millones provienen de 126 Municipios del Estado de México.

Es impresionante la cobertura que se tiene con una flota integrada por poco más de 28 mil unidades distribuidas en 99 rutas del Distrito Federal y 125 que llegan desde el Estado de México, además son 39 de 45 los CETRAM que están conectados con algunas de las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Debido a la inmensa cantidad de usuarios que utilizan cotidianamente los CETRAM, incluso varios de ellos reciben centenas de miles de pasajeros cada

día y el CETRAM Indios Verdes prácticamente 1 millón de viajeros, al igual que el CETRAM de Pantitlán.

Los Centros de Intercambio concentran un gran número de conflictos propios de la problemática social nacional, como son: la venta de pornografía y piratería, la delincuencia, prostitución, compra venta de alcohol, de drogas, entre otro tipo de problemas, además reúnen un gran número de vendedores ambulantes e informales.

La problemática de los Centros de Intercambio se agudiza porque su mayoría fueron creados, y esto es muy importante, para recibir vagonetas y microbuses, y la inversión adicional necesaria para adecuarlos al incremento de la movilidad, las nuevas tecnologías y el tamaño y variedad de vehículos de autobús fue nula durante los últimos lustros.

Entre 94 y 2007, años en que contamos con la información fidedigna de las encuestas origen destino, los desplazamientos crecieron en más de 1 millón 300 mil viajes, en tanto el crecimiento y mejoramiento de los CETRAM fue mínimo, es decir, no hubo una actualización.

En contraste, los principales Centros de Intercambio se convirtieron en nodos de transporte que dieron sustento a importantes corredores de transporte que se transformaron en corredores urbanos metropolitanos, algunos de primer orden, por ejemplo Chapultepec, Barranca del Muerto, Mixcoac, Indios Verdes, El Rosario y Viveros, entre otros.

Con mejor jerarquía pero igual papel articulador, se encuentran los CETRAM Zapata, Huipulco, Miguel Angel de Quevedo, La Raza y Mixcoac.

Desafortunadamente esas importantes transformaciones no se tradujeron durante las últimas décadas en inversiones y adecuaciones en la infraestructura directa e indirecta de los Centros de Intercambio de acuerdo a su creciente y significativa relevancia.

Para destacar este rezago, cabe mencionar que tan sólo en una década no ha habido presupuesto específico aprobado por la Asamblea Legislativa para este propósito.

Con la idea de atacar estos problemas mediante soluciones multiplicadoras que además de detener las problemáticas traigan una serie de beneficios para la sociedad, se desarrolló el programa para la recuperación de los Centros de Transferencia Modal bajo dos líneas principales:

Metroplaza El Rosario. En el caso del proyecto de recuperación del CETRAM El Rosario representa un caso prototípico de una solución de fondo y a largo plazo de la problemática de los CETRAM.

Este proyecto es necesario subrayar que ya se encuentra en proceso de construcción y abarca 65 mil metros cuadrados de terreno, al que se le dotará de infraestructura social necesaria para satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios que transiten por el lugar. Consta de 70 mil metros cuadrados de construcción convertidos en infraestructura social al servicio de la ciudad. El costo será de 800 millones de pesos de coinversión público-privada. La distribución contará con 48 mil metros cuadrados de servicios, 22 mil metros cuadrados de área comercial, contará con tecnología de punta y permitirá brindar una seguridad que estará monitoreada por videovigilancia las 24 horas los 365 días del año.

La promoción de alternativas de intercambio de transporte público, junto a servicios fundamentales para la ciudadanía refuerzan el objetivo de incrementar otros medios de transporte e irle ganando terreno al automóvil particular. Por ello, el lugar contará también con biciestacionamientos con capacidad para mil bicicletas y 645 cajones de estacionamiento para automóviles.

El proyecto tendrá un impacto ampliado, pues tiene como finalidad beneficiar a los usuarios cotidianos del CETRAM, así como atraer a otro de usuarios con la oferta comercial y de servicios gubernamentales y financieros, espacios culturales y deportivos que se concentrarán en el sitio.

Además de los beneficios que se generarán con el reordenamiento del transporte, existirá un monitoreo continuo para su control y regulación y ofrecerá a la población la seguridad de transitar por un lugar confiable, limpio y sin delincuencia. Lo anterior promoverá la transferencia eficiente entre las

Líneas 6 y 7 del Metro con RTP, los trolebuses y el transporte concesionado del Distrito Federal y del Estado de México.

Se espera que el CETRAM El Rosario maneje 190 mil usuarios diariamente, además de 30 rutas de transporte, 700 unidades de transporte público en hora de máxima demanda y 23 mil movimientos diarios de transporte y brinde accesibilidad a personas con discapacidad. Este proyecto se encuentra considerado dentro del PITB 2007-2010, que fue aprobado después de haber realizado una serie de evaluaciones y estudios necesarios, lo cual garantiza que tendrá una elevada tasa de retorno social.

Metroplaza Chapultepec. Otro caso es el del CETRAM Chapultepec, éste Centro de Transferencia Modal se encuentra ubicado en el exterior de la estación Metro Chapultepec en la Línea 1 que corre Pantitlán-Observatorio, en el vértice de nuestra más querida avenida, Avenida Reforma.

En las intermediaciones de este paradero existe una gran diversidad de lugares de interés, además del Bosque de Chapultepec, con sus diversos museos, galerías de arte, el Castillo de Chapultepec y el Zoológico. Adicionalmente el lugar donde se localiza el CETRAM es el punto de arranque de un corredor Reforma-Chapultepec, donde se localizan diferentes nodos financieros y económicos, como es el caso de la Torre Mayor, así como también oficinas públicas y privadas. Estos sitios atraen diariamente, incluyendo los fines de semana, a 253 mil personas en promedio, los cuales buscan cumplir con sus diferentes actividades laborales, de recreación, deporte, cultura, entre otros.

Adicionalmente este paradero es considerado uno de los mayores nodos de transporte público de la Zona Metropolitana del Valle de México, ya que recibe una gran cantidad de unidades de transporte de los municipios mexiquenses de manera principal.

El CETRAM Chapultepec inició su operación hace casi medio siglo, desde 1962, y cuenta con una superficie de terreno de 14,416.5 metros cuadrados, en donde se concentran unidades de transporte público tanto concesionados como de organismos descentralizados del Gobierno del Distrito Federal, tal es el caso de la RTP, Servicios de Transportes Eléctricos y por supuesto recibe usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

En el interior del CETRAM se concentran diariamente alrededor de 1,448 unidades de transporte público, las cuales llega a ocho delegaciones del Distrito Federal y 5 municipios del Estado de México, esto permite garantizar la movilidad metropolitana de la población en esta zona de la urbe y facilitar sus desplazamientos desde diferentes puntos, formando una red estructural de transporte.

Derivado de su gran importancia en la movilidad de personas en la ciudad, así como de su elevada afluencia de usuarios, aproximadamente 2,700 personas en hora pico, con diferentes necesidades, se diseñó el proyecto para la recuperación de este Centro de Transferencia Modal, el cual fungirá como un espacio articulador del corredor turístico, cultural y financiero de la avenida Paseo de la Reforma. Dicho proyecto está constituido por 3 edificaciones, torre de oficinas, una rambla comercial que constará de 14 niveles, un área de construcción de 16,427 metros cuadrados y por último el área de transferencia modal en dos niveles con 20,872 metros cuadrados de superficie.

Es necesario destacar que esta nueva construcción, la adaptación de áreas abiertas crea un ambiente amigable y fomentará la integración de los visitantes en donde se ubicarán las áreas jardinadas entre las construcciones.

Otro aspecto de gran relevancia es la creación de un estacionamiento subterráneo de 6 niveles con capacidad de 2 mil 120 cajones adicionalmente al estacionamiento para las bicicletas, de esta manera se fomentará el intercambio de viajes de los automóviles particulares hacia el transporte público, así como la movilidad alternativa. El proyecto en general contará con la adaptación necesaria para la accesibilidad a las instalaciones de las personas que presenten alguna discapacidad y se realice en condiciones.

A continuación vamos a enlistar los beneficios generales de ambos proyectos: incremento del 92% al área de intercambio del área modal de transporte, incremento del 22% en la oferta de metros lineales de andén, accesos peatonales confinados a los andenes, control de acceso de unidades de transporte, centro de control de operaciones, módulos de información y atención al usuario, la circulación de peatones y vehículos será en forma separada, cámaras de vigilancia, personal de supervisión de la operación del transporte y seguridad, equipamiento tecnológico, ordenamiento y regulación

del comercio, infraestructura, servicios y mobiliario modernos y adecuados, accesibilidad total a todas las personas, estacionamiento de vehículos y de bicicletas, sanitarios dignos y decorosos.

Cabe mencionar que en lo que resta de este 2010 se va a hacer una recuperación, una modernización del CETRAM Zaragoza en donde se tiene previsto una inversión de 11 millones para poder modernizar la mitad de ese CETRAM y la totalidad del mismo para el primer cuatrimestre de 2012, de tal manera que entre a finales de 2011 y el primer cuatrimestre de 2012 será recuperado 100% el CETRAM Zaragoza que es otro de los CETRAM principales.

Asimismo queremos comentarles que después de un conflicto jurídico de poco más de dos años se ha logrado recuperar una inversión de 11 millones de pesos que quedó inconclusa derivado de un conflicto jurídico con una empresa constructora en el CETRAM Pantitlán que empezando 2011 la Secretaría de Obras tiene ya transferidos estos recursos que por el momento en el que se encuentra el año en curso ya no da tiempo para hacer una licitación, una obra y cumplir con los tiempos. Por ello, aun cuando se acaba de concluir esta recuperación de 11 millones de pesos, la inversión se hará iniciando 2011.

¿Qué principales acciones hemos realizado en estos años 2007, 2008 y este 2010? En 2007 concretamos transferencia de recursos a la Secretaría de Obras y Servicios para llevar a cabo obras de rehabilitación del CETRAM Mixcoac, recuperamos un predio que estaba concesionado a particulares, se remodeló y se incorporó ahí al transporte público con una inversión de 2 millones 79 mil 230 pesos. En 2008 se hizo un servicio de bacheo y de carpeta asfáltica en los CETRAM Puerto Aéreo, Chapultepec, Ferroplaza, Huipulco, la Raza, Observatorio, Pantitlán, Potrero, Tacuba, Tasqueña, Universidad, Villa Canteras, Santa Martha por 2 millones 642 mil 976 pesos; rehabilitación y mantenimiento en Puerto Aéreo, Observatorio, Santa Martha, Tasqueña, Indios Verdes, Chapultepec y Huipulco por otros 2 millones 943 mil pesos 142,17 centavos.

En 2009 se realizaron guarniciones, banquetas, drenaje y alumbrado en Indios Verdes y bacheo de carpeta asfáltica en Politécnico por 9 millones 224 mil 981 pesos 75 centavos.

En este 2010 la carpeta asfáltica y desazolve de CETRAM Politécnico con 2 millones 494 mil pesos. Se está haciendo los trabajos de recuperación de por lo menos la mitad del CETRAM de Zaragoza que deberá estar concluido a finales de este año, si tenemos tiempo, aquí traigo un disco y un impreso sobre cómo está el CETRAM Zaragoza y cómo quedará en 2010.

Quiero comentar con ustedes, señores diputados, porque es muy importante, que se está revisando que la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario desincorpore los siguientes Centros de Transferencia Modal San Antonio Abad, Barranca del Muerto, Balbuena, Moctezuma, Canal de Chalco, Miguel Angel de Quevedo, Viveros, Apatlaco, Canal de Garay, ya que se encuentran en vía pública y no cuentan con infraestructura ni equipamiento, por tal motivo no cumplen con ningún requisito ni lineamiento para operar como Centros de Transferencia Modal, lo cual genera una gran incomodidad de vecinos y personas que trabajan, caminan o viven alrededor de estos 10 puntos de reunión del transporte público que pues son reconocidos como CETRAM, pero que en realidad no son CETRAM al estar en la vía pública sin ningún tipo de requerimiento.

Finalmente comentar que aprovechando esta reunión pues es muy importante hacer el planteamiento de que ojalá este año 2010 puedan los diputados autorizar por primera vez en muchísimos años, no me atrevo a decir que nunca, pero sí por lo menos en la última década no ha habido presupuesto para estos modos, aún cuando se ha hecho esta transformación radical, de modo que se hicieron pensando en combis a lo largo de la vida esto ha cambiado y no ha habido nunca recursos presupuestados para la modernización, actualización y dignificación de estos centros de transferencia.

Yo dejaría esta primera introducción aquí. Insisto en el caso de Zaragoza traigo la propuesta de lo que se va a intervenir y concluiría solamente diciéndoles que para una solución de fondo, toda vez que los CETRAM son abiertos, no son cerrados, salvo el caso del CETRAM Zapata, toda vez que hay zonas de indefinición en relación al ambulante y a otras cuestiones que se dan de seguridad pública y al no haber una delimitación de funciones adecuadas se ha tomado la decisión por parte del Jefe de Gobierno de enviar a esta Asamblea Legislativa una modificación a la ley para crear un órgano

nuevo descentralizado de la SETRAVI que se encargue de regular con todas las funciones, atribuciones y garantías por parte de las personas que trabajen en los CETRAM de que tengan posibilidad de sancionar, cosa que hoy no sucede con las personas que trabajan en los CETRAM. Trabajan 230 empleados que reciben 2 mil 500 pesos al mes de recursos autogenerados para cuidar 46 CETRAM y esto pues explica las condiciones que han posibilitado el deterioro de estos importantísimos nodos de intercambio de pasajeros.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias por su primera intervención Secretario de Transporte y Vialidad.

Damos el uso de la palabra en representación del doctor Elías Miguel Moreno Brizuela, Secretario de Protección Civil, al funcionario Oscar Alejandro Roa Flores, no sin antes dar la más cordial bienvenida al diputado Federico Manzo, integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad.

Adelante.

EL C. OSCAR ALEJANDRO ROA FLORES.- Muchas gracias diputado Héctor Guijosa, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad; diputado Leonel Luna Estrada, Vicepresidente de la Comisión de Protección Civil; diputada Rocío Barrera Badillo, integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad, y al diputado Fernando Manzo, diputado e integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad; licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad; Primer Superintendente Luis Rosales, Jefe del Estado Mayor Policial de la Secretaría de Seguridad Pública:

El programa de revisión de comercio informal en Estaciones del Metro y Paraderos de CETRAM que hemos llevado a cabo en la Secretaría de Protección Civil a través de un programa conjunto, en el cual hemos estado viendo el reflejo de las difíciles condiciones económicas que ha tenido la Ciudad de México en estos últimos 20 años, y que han impactado directamente en estos centros de Transferencia Modal en las afueras de las estaciones del Metro, y que urge reordenar el comercio informal alrededor de estos sistemas fundamentales, estas instalaciones estratégicas vitales de la Ciudad de México,

en donde requerimos una visión integral que considere los legítimos intereses de los miles de comerciantes que quieren tener empleo digno y remunerador y la urgente necesidad de salvaguardar la integridad de las personas que habitamos en la capital de la República.

En esta presentación veremos varios aspectos, que será la problemática, los riesgos para la población, el programa de regulación de comercio informal, las estaciones del Metro y paraderos, CETRAM, el marco jurídico, las revisiones realizadas y que hemos encontrado, la evaluación que tenemos y las recomendaciones y lineamientos.

En la Ciudad de México, se encuentran 164 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo de las 175 que hay en total. Queremos decir que 11 están en el Estado de México, como lo ha dicho el Secretario de Transporte y Vialidad, se transportan a través de este medio más de 5 millones de personas diariamente.

Asimismo, contamos con 45 paraderos o centros de transferencia modal. En estos, en las llamadas horas pico se concentran en estos paraderos y en estas estaciones, miles de personas que aunado al comercio informal y a los obstáculos que encuentran en ese paso, ponen en riesgo a las personas que ahí están circulando, sobre todo por dos aspectos.

El primer factor de riesgo es la concentración masiva, cuando hay concentración importante de personas, cualquier tipo de desastre, calamidad o cuestión de pánico, genera que la gente corra y se vaya a los lugares o puntos de reunión.

Si estos están obstruidos, automáticamente generamos una condición en la cual puede haber un desastre por aplastamiento. Ya lo hemos visto en diferente ocasiones, y el más reciente sucedió en Alemania, en una fiesta de música electrónica, en donde por reducir un poco la salida de emergencia, murieron más de 18 jóvenes. Imagínense las partes que tenemos donde tenemos miles de personas en estaciones del Metro, en Centros de Transferencia Modal, donde si hay un sismo, donde si hay una amenaza de explosión, en fin, podríamos tener algunos problemas que nos puedan generar bastantes cuestiones delicadas.

Asimismo, encontramos que hay diferentes tipos de instalaciones, que obviamente no están reguladas ni están con los estándares que deberían de contener, como son el Gas L.PI, encontramos muchos puestos con Gas L.P.; encontramos obviamente instalaciones eléctricas no formales, totalmente informales, fuera de toda norma y que han originado que definitivamente pongan en riesgo a la población, más allá de los mismos riesgos sanitarios por el mal manejo de alimentos, por la falta de higiene en el manejo de todo esto y que puede ocasionar también por esto, el incremento de la fauna nociva en todas esas zonas, afectando seriamente esa área del Distrito Federal.

En el programa de revisión de comercio informal en las estaciones del Metro, se creó en el gabinete de Protección Civil donde confluyen varias dependencias, un equipo interinstitucional, precisamente coordinado con la Secretaría de Transporte y Vialidad, con la Secretaría de Seguridad Pública, con la Secretaría de Gobierno a través de la Subsecretaría de Programas Delegacionales y con la Secretaría de Protección Civil y con la Secretaría de Salud. De tal manera que estos equipos de trabajo, más la coordinación de Protección Civil, de Sistema de Transporte Colectivo Metro, llegamos a diferentes conclusiones en este equipo.

En esta situación, bajo el marco jurídico que está regido este equipo que se integró en la Ley Orgánica de la Administración Pública, Reglamento Interior de la Administración Pública, la Ley de Participación Ciudadana para el Distrito Federal, la Ley de Transporte y Vialidad, la Ley de Seguridad Pública, Ley de Establecimientos Mercantiles, la Ley de Salud y la Ley de Medio Ambiente, se realizaron 85 revisiones en 66 Estaciones del Metro.

¿Esto qué quiere decir? Que fuimos a 66 Estaciones del Metro pero realizamos más revisiones porque de estas revisiones tuvimos que hacer dobles revisiones para llegar a fondo y encontrar un diagnóstico completo de las condiciones que en materia de protección civil encontrábamos estas Estaciones.

Revisamos 1 mil 370 puestos de comercio informal, de los cuales 262 utilizan Gas LP, de estos, 188 puestos se reubicaron, 112 puestos se ajustaron reduciéndose en tamaño, y se encontraron 310 casetas telefónicas dentro de la zona de seguridad del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Las Estaciones con mayor conflicto con comercio informal son: Indios Verdes, Constitución de 1917, Salto del Agua, Hidalgo, Barranca del Muerto, Pantitlán, Taxqueña, Universidad, Observatorio, Chapultepec, Zaragoza, Insurgentes, Tacubaya y Tacuba.

¿Qué hemos encontrado? Obstrucción por casetas telefónicas y comercio informal en los accesos de las Estaciones del Metro y paradero; los puestos que se dedican a la venta de alimentos no cuentan con extintores y tanque y los tanques de gas carecen de regulador, llave de paso y en su mayoría utilizan mangueras inadecuadas.

Quiero decirles que en una feria hace un año, en la Feria de Milpa Alta, San Pedro Atocpan, nosotros hicimos una revisión en un puesto, encontramos una condición delicada en este sentido, que no tenían este tipo de reguladores ni llave de paso.

Dimos aviso, les pedimos que suspendieran, no suspendieron por alguna contraorden, incluso está ahorita ya un proceso penal en ese sentido, y hubo una explosión en la cual murieron 2 menores y su mamá, y quedó herido el padre de familia, una tragedia de una familia en una feria tan importante.

Son cuestiones muy sencillas pero que a nivel de seguridad pueden originar tragedias como esta y todavía mayores, pensando que en horas pico están transitando miles de personas en esas zonas.

Asimismo, hemos encontrado instalaciones eléctricas improvisadas con conexiones múltiples, la mayoría sin caja de switch obviamente, y pues no tienen la mínima regulación en el tipo de voltaje, el grueso del cable, el calibre del cable, no están aisladas, y entonces son un riesgo para los puestos, para los transeúntes, para todos los que por ahí circulan.

Los contenedores de basura dentro y fuera de los establecimientos se encuentran al descubierto.

Asimismo, hemos encontrado que en la mayor parte de los puestos donde venden y manejan alimentos no tienen condiciones de higiene, cosa que puede originar que haya un riesgo sanitario, y pues los puestos colocados en las zonas de seguridad a los accesos y Estaciones y paraderos de algunos con sobredimensión, que hemos visto ya que reajustamos y que reubicamos.

Asimismo, hemos realizado revisiones en los CETRAM. De un total de 45 Centros de Transferencia Modal, se han revisado 34 en las Delegaciones Alvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza y Xochimilco.

Quiero hacer la diferencia. Nosotros hablamos de las Estaciones del Metro y ahorita estamos hablando propiamente de los Centros de Transferencia Modal.

En estos Centros de Transferencia Modal encontramos, se revisaron 1578 puestos de comercio informal, de los cuales, 290 cuentan con instalaciones de Gas LP; se observó que 39 casetas telefónicas se ubican o están ubicadas donde obstruyen el libre paso peatonal.

Cabe mencionar que de los 34 CETRAM revisados, los que se encuentran de forma crítica son los que a continuación estamos mencionando, que son: Indios Verdes, Pantitlán, Tacubaya, Tacuba, Taxqueña, Boulevard Puerto Aéreo, Universidad y Observatorio. Esto, debido a la afluencia diaria y a la concentración de comercio informal y otro tipo de fenómenos perturbadores que nosotros vemos que están o que son riesgos externos más allá de la misma dinámica del propio CETRAM.

Derivado de estas revisiones y observaciones, el pasado 17 de noviembre, como pueden ver y como lo mencionó el Secretario de Transporte y Vialidad, se han hecho ya acciones, incluso por la delegación Cuauhtémoc, para el retiro del comercio informal en el CETRAM de la estación Chapultepec, que es una buena noticia.

Como hemos dicho, hemos encontrado varios aspectos que se han estado modificando, entre ellos, más allá de los que hablamos de electricidad y gas LP, encontramos escasa vigilancia dentro de estos centros, que ya habló el Secretario de Transporte y Vialidad, las banquetas y carpetas en mal estado, alumbrado público insuficiente y drenaje azolvado. Obviamente la Secretaría de Transporte y Vialidad ha tomado, y las demás áreas han tomado cartas en el asunto y se han estado resolviendo algunos de estos problemas.

Asimismo, es importante mencionar que de la evaluación encontramos y balizamos, en conjunto se tomó la decisión de balizar las 164 estaciones del Metro. Esto es muy importante porque la zona de balizamiento tiene que ver

con zonas de seguridad donde no puede establecerse el comercio informal y donde no pueden ponerse casetas telefónicas ni ningún otro tipo de mobiliario que pueda obstruir en esa parte el libre tránsito de las personas, para que en caso de emergencia los usuarios puedan tener un libre flujo y que no tengamos problemas precisamente por lo que acabo de mencionar. Es una acción que se realizó por este equipo de trabajo interinstitucional, que ha llevado bastantes revisiones y que podrán ver que en algunas ya incluso requieren un rebalanzamiento para que podamos estar en condiciones adecuadas.

Asimismo, queremos decir que hay una serie de medidas de seguridad que le hemos hecho llegar a todos los integrantes y a los que conformamos este equipo de trabajo para que podamos estarlas cumpliendo en la medida de lo posible, sobre todo en respetar estas zonas de seguridad, en que los accesos estén realmente libres, en que las salidas de emergencia realmente estén despejadas las 24 horas.

Hemos encontrado en algunas estaciones del Metro que de plano tenían en las entradas para las subestaciones eléctricas, sobre todo en algunas zonas muy delicadas, que tenían puestos ahí totalmente fijos, que ya nosotros pudimos reubicar junto con todas éstas áreas.

Queremos decir que hemos realizado un trabajo conjunto con todas las áreas, con todas las dependencias, pero requerimos el apoyo principal, y ahorita que estamos escuchando al Secretario de Transporte y Vialidad, alabamos mucho la iniciativa porque uno de los principales problemas es la confluencia de atribuciones. ¿Qué quiere decir esto? La Secretaría de Protección Civil sí puede actuar sobre todo en cuestiones de riesgo inminente, sobre todo para imponer medidas de seguridad, pero en el día a día requerimos que las personas que están encargadas de vía pública, la mayor parte dependen de la delegación, es una facultad exclusiva de la delegación, estén constantemente reordenando, manejando este tipo de situaciones y que tengan el nivel de conciencia con los comerciantes para que cambien las instalaciones de gas LP, que las instalaciones eléctricas estén bien realizadas, nosotros nos hemos cooperado con ellos, y que si se crea esta autoridad, creemos que en esa confluencia de facultad que se le van a quedar a este órgano desconcentrado, será por mucho más fácil poder entrar y resolver este tema, que creemos que

es bastante complejo, que es delicado, pero que es muy importante para darle seguridad a las personas que transitan y usan estas instalaciones.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor funcionario Oscar Alejandro Roa por esta primera intervención.

Damos la más cordial bienvenida a los diputados que se integran a esta mesa de trabajo, Federico Manzo Sarquis, diputado Fernando Rodríguez, así como a la diputada Lizbeth Rosas Montero y al diputado Leobardo Urbina Mosqueda.

A continuación le damos el uso de la palabra al funcionario Luis Rosales Gamboa, jefe del Estado Mayor Policial, Primer Superintendente, hasta por 10 minutos.

EL C. LUIS ROSALES GAMBOA.- Muy buenos días, señor diputado.

Señores diputados y diputadas: En relación y en cumplimiento al punto de acuerdo, en representación del doctor Manuel Mondragón que por cuestiones de trabajo no se encuentra en el lugar, pero tengo la encomienda de hacer conocer a ustedes cuáles son las acciones que está llevando a cabo la Secretaría de Seguridad Pública en torno a los CETRAM.

De hecho ya con la información que han brindado los funcionarios, no tiene nada de sentido replicar, pero a partir del pasado 9 de junio del presente año se inició una acción preventiva CETRAM segunda etapa donde se están destinando 675 elementos y 125 patrullas para llevar a cabo acciones de vigilancia y seguridad en el entorno de los diferentes paraderos. No se cubre de manera simultánea los que tienen mayor afluencia, sino lo hacemos de manera itinerante, principalmente en donde hay mayor demanda como es en el de Indios Verdes, en el de Pantitlán, El Rosario. Estamos trabajando en coordinación con la Agencia de Seguridad Estatal en el Estado de México para que de manera conjunta estemos haciendo patrullajes durante los trayectos del transporte de servicio público que proviene del Estado de México y las rutas que accesan a estos CETRAM y con ellos trabajamos principalmente los paraderos de Indios Verdes, Pantitlán, el de Martín Carrera, Cuatro Caminos que aunque está en el territorio del Estado de México participamos de manera

conjunta porque también ahí lo abordan bastantes ciudadanos que radican y habitan aquí en la Ciudad de México, de igual manera en El Rosario.

Personal metropolitano coadyuva con nosotros y hemos trabajado cuando así lo han requerido las delegaciones para llevar a cabo acciones conjuntas, igualmente lo hemos con la propia SETRAVI y en el área de protección civil, acatamos, vemos y analizamos las recomendaciones que también nos dan en el sentido de señalamientos. En este mes han hecho visitas a distintos paraderos en donde hemos estado ya haciendo los levantamientos para poder lograr el diseño de los estudios de ingeniería de tránsito y presentar cuáles son las necesidades para los secamientos verticales, horizontales peatones que orienten a todos los usuarios de este sistema de transporte.

De igual forma en el gobierno central somos parte de una mesa de trabajo donde llevamos a cabo y presentamos la problemática que día a día se vive en todos los CENTRAM conocidos como paraderos, para tomar decisiones y trabajar de manera conjunta con la PGJDF, que de acuerdo a la información que vierte su área de estadística, tenemos un promedio de 6.6 delitos denunciados en el entorno de estos paraderos y las remisiones que hemos llevado a cabo en promedio mensuales de 5.4. Sabemos y estamos conscientes que hay muchos usuarios que no denuncian, mas sin embargo para nosotros es necesaria esta denuncia para poder direccional el despliegue policial en los diferentes lugares, porque no nada más es el CETRAM, también es muy importante todas las rutas y los tramos que utiliza el transporte público para arribar a ellos.

De hecho tenemos otra acción y otro despliegue policial en este caso donde utilizamos más de mil elementos en 15 rutas con 37 tramos que están detectados donde tenemos denuncia y se han llevado a cabo robos a transeúnte a bordo de microbús. Estamos trabajando actualmente con la PGJDF en un grupo especial para tratar estos 37 tramos que han sido considerados, en coordinación con diferentes representantes de las rutas de transporte en donde nos indican sus propios operadores y las víctimas donde han sido objeto de asalto y robo.

Ultimamente como lo supo el diputado Leonel, se propuso a esta Honorable Asamblea la creación y el proyecto para la policía del transporte. Esperamos su

apoyo para que podamos destinar específicamente esta policía y podamos dar una respuesta más concreta a este tipo de situaciones.

Sería cuanto por la Secretaría de Seguridad Pública.

EL C. PRESIDENTE.- Agradecemos su intervención oficial Luis Rosales Gamboa.

A continuación habrá una ronda de preguntas por diputados y diputadas. Le pediría al diputado Secretario nos ayude con un levantamiento de lista a fin de que en ese orden poder darles el uso de la palabra.

EL C. SECRETARIO.- Con mucho gusto diputado Presidente.

Se pregunta a los diputados y diputadas asistentes a esta reunión de trabajo si consideran hacer uso de la palabra. La diputada Lizbeth Rosas, el diputado Federico Manzo, y el de la voz, diputado Presidente.

Tiene el uso de la voz la diputada Lizbeth Rosas, y el diputado Héctor Guijosa también.

LA C. DIPUTADA LIZBETH EUGENIA ROSAS MONTERO.- Buenas tardes a todos.

Agradecer su presencia en esta reunión de trabajo y dejar claro que si nos hubiera gustado tal cual marcaba el punto de acuerdo que hubieran estado los titulares porque este problema, el problema del transporte, de la seguridad, de la protección civil en los CETRAM del Distrito Federal es un tema muy importante y muy relevante para nosotros como Asamblea, y más allá de agradecer la presencia de la gente que resuelve las cosas aquí como el Jefe Rosales, si nos hubiera gustado que estuvieran los titulares en esta reunión de trabajo.

Comentar, para el compañero de protección civil, que bueno yo escucho todo el diagnóstico que hacen de los CETRAM, de los paraderos, pero este diagnóstico ya lo conocemos de toda la vida, o sea quienes hemos hecho uso y conocemos, yo en mi Delegación tengo dos, Indios Verdes y Martín Carrera, dos de los principales, y conocemos de muchos años el diagnóstico de la problemática del comercio, de la seguridad, de los problemas que acontecen en los mismos, sin embargo más allá de las acciones y de las 45 revisiones

que han hecho durante no sé cuánto tiempo, esto tampoco nos lo dijo, yo quisiera saber qué resultados se han hecho de ese trabajo, porque más allá de hacer diagnósticos me gustaría encontrar acciones concretas en la gestión y en la coordinación con los Jefes Delegacionales y con el Gobierno Central, porque yo no veo que ese recurso se aplique, o sea para qué se piden recursos en materia de protección civil si no los vemos reflejados en hechos concretos.

Tenemos el problema muy fuerte de que más tardan en hacer un recorrido, ese día limpian los paraderos, no vemos comerciantes, pero quienes recorremos los CETRAM y yo desafortunadamente tuve el caso de haber perdido a un familiar directo que murió asaltado en un CETRAM por el robo de un celular hace algunos años en Indios Verdes, vemos que no se hace nada por clarear, por iluminar, por recuperar los espacios de las entradas y salidas, por erradicar el uso de los tanques de gas, por erradicar el uso de las estufas, incluso tienen ahí las fritangas al paso de la gente y esto es verdaderamente grave.

Entonces yo sí quisiera más que un diagnóstico que nos digan qué han hecho al respecto.

En cuanto a la seguridad, pues vemos que de manera constante se hacen operativos, yo todo el tiempo veo las patrullas adentro del CETRAM, sin embargo están en las horas pico, generalmente en la mañana, sobre entiendo por la problemática vial que ocasionan, sobre todo hay que dejar claro no el transporte del Distrito Federal, el transporte del Estado de México, los camiones foráneos que han hecho ya una red de complicidades al interior de los mismos CETRAM y que parece que los CETRAM son de ellos y no de la gente del Distrito Federal.

Yo incluso quisiera ahí explorar con la Secretaría de Transporte, la posibilidad de ir haciendo convenios de coordinación con el Estado de México y con el Estado de Hidalgo, porque algunos de estos camiones son del Estado de Hidalgo todos los que hacen base sobre Insurgentes, que pudiera ubicarse el CETRAM del lado del Estado y no del lado del Distrito Federal, porque la bronca nos la dejan a los ciudadanos del Distrito Federal, cuando los principales beneficiados en un 99.9 por ciento de los mismos, son los vecinos del Estado de México, y la Ciudad de México, no recibe un peso adicional para

poder mejorar la seguridad y nuestros CETRAM en el Distrito Federal. Y esto también hay que dejarlo claro.

También ver qué se ha hecho en materia de convenios con este tipo de rutas, porque cada que quieren cierran calles y se salen con la suya y cada vez se van extendiendo mayor, allá tengo guadalupanos en el Estado de México, hasta en el Metro Potrero, que ya es tres estaciones adentro del Distrito Federal.

El asunto también que tiene que ver con la seguridad, es pedirles que la dirijan, ojalá y logremos esta creación de la policía del Transporte, porque esto ayudaría a que no sea itinerante, a que sea fija la presencia, pero sobre todo en la noche.

Hace algunos años se hacían incluso operativos coordinados con AFI también, porque muchos de los delitos que se cometen son también la venta de droga, y esto es en la noche. Entonces hacer operativos de revisión de manera constante, no únicamente a los usuarios, sino también a los choferes, poder aplicar un programa permanente de antidoping a los choferes, aunque sean del Estado de México; poder hacer operativos permanentes coordinados con la instancia federal para la parte de la venta de la droga en el transporte público.

Poder también, sabemos que no hay denuncia, y no hay denuncias porque la gente cuando llega al CETRAM o va a su trabajo o va a la escuela y obviamente no se van a detener 2 ó 3 horas ahí a levantar una denuncia, pero hay una enorme cifra negra que todos los vecinos nos dicen: “Me asaltaron en tal lugar adentro del paradero fulano, zutano”.

Entonces poder hacer o crear establecer una coordinación con la Procuraduría, para establecer agencias del Ministerio Público fijas, de esas casetitas que ponen cuando, un ejemplo, cuando es 12 de diciembre, instalar casetas del ministerio público adentro de los CETRAM para que la gente pueda tener facilidades para levantar su denuncia, pero sobre todo para que haga investigación, porque la delincuencia que opera dentro de las CETRAM es delincuencia organizada y de todos conocida.

Muchos de los propios comerciantes, muchas veces han referido que los que asaltan o distribuyen son los mismos, o sea no son otros, son las mismas

bandas. Entonces si no generamos denuncias, si no tenemos elementos, pues no hay la detención de este tipo de bandas que operan adentro de los paraderos.

Poder establecer también coordinación para que dentro del fondo metropolitano que se dé, también haya recursos que se les inyecten a los CETRAM, no únicamente del Distrito Federal. Esas sería mis principales dudas, comentarios, observaciones y críticas porque sí creo que en esto la verdad yo he estado en muchos foros, mesas y no hemos logrado resolver el problema que aqueja a los CETRAM, y mucho menos los paraderos.

No, lo único que bastaría para resolver muchas de estas cosas, es únicamente que los servidores públicos que están al frente de esas áreas tengan la voluntad de hacer lo que a cada quien le corresponde.

Eso es todo, muchas gracias.

EL C. SECRETARIO.- Gracias. Tiene el uso de la palabra el diputado Federico Manzo.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Muchas gracias, diputado.

Bienvenidos sean todos, compañeros del Gobierno del Distrito Federal; licenciado Armando Quintero.

Básicamente son preguntas o dudas, inquietudes, respecto de los proyectos, en este caso a los que el señor Secretario Quintero se refirió, de los CETRAM, en específico del CETRAM Rosario. ¿Cuál fue el esquema financiero sobre el cual se adjudicó esta obra y a qué constructora?

Otro punto que se refiere más a diseño es, si esto va a ser un poco similar al Mexipuerto del que está ya en las colindancias con el Estado de México y del Distrito Federal en la zona de Aragón, si la idea es hacer algo similar o un poco de mayores dimensiones, claro está, porque es de mayor volumen el transporte en esa zona.

Si esta idea también se va a aplicar en el CETRAM Chapultepec, y en este caso, cuál va a ser el esquema también de sustitución o de modernización para las rutas de transporte público.

Sabemos que de nada sirve o poco sirve un buen CETRAM, un buen Centro de Transferencia Modal, si no hay también un esquema de sustitución de unidades, etcétera, si va a haber una modernización de las rutas e incluso cambiar su figura jurídica, como sucede o como está sucediendo ya para el proyecto de corredores.

Por otro lado, en el CETRAM Zaragoza no me quedó claro la cuestión de que empiece a funcionar en 2011 pero totalmente va a estar terminado en 2012. Es decir, este CETRAM si entra en función en 2011 con qué funciones va a poder entrar, o sea, cuáles serán las funciones básicas con las cuales entraría en operación.

Por el otro lado, del CETRAM Mixcoac, sí reconocer que se ha invertido una cantidad considerable de recursos, y a este respecto, y tomando en cuenta que se construye la Línea 12 en los linderos de este CETRAM, mencionarle y preguntarle si hay algún proyecto de CETRAM en caso de que la Línea 12 se amplíe hasta la zona de Alta Tensión en la zona de Alvaro Obregón, si hay recursos disponibles para ello y si hay la posibilidad, porque todo esto es de posibilidades, hay que reconocerlo, de que este se tenga en operación al finalizar la misma Línea.

Por el otro lado, también quisiera preguntarle si usted considera pertinente sobre todo en las zonas de alta densidad poblacional perimetral, como es el CETRAM Chapultepec aplicar alguna consulta vecinal o algún método de encuesta, también para poder involucrar a los vecinos y que estos luego en las obras del Distrito Federal no se inconformen por ejemplo de una manera que pueda obstaculizar incluso los trabajos de modernización de estas obras.

Hacer solamente un hincapié en un aspecto, respecto a la verificación y vigilancia en los CETRAM. Yo creo que sí necesitaríamos un cuerpo de verificación y vigilancia, sin embargo aquí tenemos competencias no puestas pero sí encontradas con las que tiene el Instituto de Verificación Administrativa, o sea, recientemente el Instituto creo que se le facultó, si no me equivoco, también para hacer operativos o de vigilancia del transporte público. Entonces también de qué manera también va a convivir la Secretaría de Transporte y Vialidad, porque usted está facultado legalmente, esa es la situación, y prácticamente a manera de política pública el Instituto de Verificación va hacer

estas labores, o sea, cómo vamos a poder encontrar esa convivencia o si va a haber una aclaración de esas competencias y facultades.

Respecto de la cuestión de protección civil, en el año 2000 se habían identificado 104 puntos de riesgos en la red, y esto particularizando en el Metro, por la existencia de 104 gasolineras a 30 metros de las entradas de cada Estación, y por lo cual fueron consideradas como zonas de riesgo, y en ese año, en esa época se había creado una unidad interna de protección civil. Qué ha pasado con esto, con las evaluaciones, así como el Atlas Interno de zonas de riesgo, qué evolución ha tenido, porque no hemos tenido conocimiento de él y por supuesto que estos puntos de riesgo no son abatidos.

Siguen existiendo puntos de riesgo en la Línea B-19, en la Línea 8 con 16, la 7 con 15, la 2 con 14 la 9 con 13, la 1 con 12, la 3 y la 5 con 7, la A con 10, la 4 con 8, la 6 con 6 gasolineras, todas son gasolineras en el perímetro.

Pues recientemente en la Línea 12, ahí en los alrededores de Santa María Tomatlán, también autorizaron la construcción de una gasolinera a 40 metros, a pesar de que existían baldíos, para que se construyera la Estación en la colonia siguiente, por donde corre la línea; y de hecho en septiembre se presentó, si no me equivoco, un punto de acuerdo para ver este asunto.

Qué ha pasado con esto, con la adjudicación a las gasolineras, si se ha hecho algo al respecto, porque sí me parece que son zonas de riesgo que no se han atendido bien.

Ahora, por el otro lado, en el lado de seguridad pública, usted menciona que los 675 elementos de los que ustedes disponen son insuficientes para cubrir o abatir toda la demanda, sobre todo en los CETRAM y en aquellos que son de alta densidad de movilidad, como son el de Pantitlán, el de Indios Verdes y El Rosario.

¿Cómo conviven, cómo logran precisamente esta rotación y esta atención para que realmente los usuarios se vean beneficiados? Porque la percepción, como bien decía la diputada Lizbeth Rosas, es que se sienten inseguros. En un CETRAM lo primero que hace un ciudadano es revisarse las bolsas y voltear a ver quién está atrás de él y quién está adelante, al contrario, desconfían de los elementos de seguridad. ¿Cómo y con qué elementos pueden ustedes contar

para poder mejorar esta atención, presupuestales, operativos, etcétera, estoy hablando de todo?

Eso es todo, diputado. Gracias.

EL C. DIPUTADO LEONEL LUNA ESTRADA.- Gracias, diputado Manzo.

Tiene el uso de la palabra el diputado Héctor Guijosa.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Sin duda en esta mesa se está desahogando un punto muy importante, muy atinado.

Yo creo también es importante las intervenciones de los servidores públicos, en las que sin duda sí nos dejan varias interrogantes qué hacerles. Por ejemplo, el Secretario de Transporte nos habló de la posibilidad de un nuevo órgano que pueda dedicarse exclusivamente al uso y manejo de los CETRAM. Sí nos gustaría que nos pudiese ampliar cómo lo están pensando, con qué características, con qué funciones particulares.

Datos importantes, como el de que los CETRAM en mayor medida están en la vía pública, es decir no están desincorporados y que se están desincorporando, dado que de ahí nace el marco jurídico también del actuar. Si no se cuenta con un marco jurídico es difícil también ese actuar, combatir el comercio ilegal. Ya comentó la diputada Lizbeth algunas de las preocupaciones, los cilindros que están ahí de forma permanente, de forma latente.

En mayor medida en los CETRAM donde confluyen varios tipos de transporte, llámese Metro, autobuses, microbús, Metrobús, en fin, donde son sin duda centros de afluencia donde se generan muchísimos problemas, de los cuales ustedes ya han comentado varios de ellos, no hay ni pequeño ni menor, todos son importantes, con independencia de la magnitud. ¿Tendrán ustedes aproximadamente el padrón del comercio informal que está instalado ahí en estos puntos? Es otra pregunta.

Estaremos atentos nosotros en el presupuesto. La Asamblea Legislativa ha realizado recientemente una modificación, una reforma a fin de que en el tema presupuestario se le dará vista a la comisión ordinaria a fin de que opinemos lo relacionado al presupuesto, entonces es ahí donde podremos de nueva cuenta

tener una nueva coordinación para buscar de qué forma apoyar en el tema presupuestario a la dependencia de referencia.

También recientemente aquí en la Asamblea Legislativa se aprobó un punto de acuerdo a fin de insistir que el tema del alcoholímetro fuese trasladado a los CETRAM. Entonces, es importante también el seguimiento en estos espacios, en estos sitios, a fin de que siga permeando el mayor resguardo y seguridad de los usuarios del transporte público.

En fin, hay mucho qué hablar de los CETRAM, el tema de los sanitarios, es un tema toral, que no puede ocurrir que no haya sanitarios en los CETRAM dado la afluencia de personas que hacen uso de estos espacios, lugares de conectividad.

Finalmente si se tiene si bien es cierto, pusimos atención que se hizo la recuperación de un predio, se invirtieron 2 millones 700 en Mixcoac, pero ahora con la nueva línea del metro si se tiene contemplado una obra mayor de ampliación en este sitio, dado que el día de hoy Mixcoac también de nueva cuenta es un espacio de entrada a Álvaro Obregón, en donde lo usan muchísimas personas, qué se tiene contemplado en este espacio.

Finalmente qué se tiene en el tema del atlas de riesgo, si ya se tiene bien concluido, el tema de los CETRAM, si ya está concluido todo el proceso de identificación del atlas de riesgo concretamente, por los elementos que ya compartieron la diputada y el diputado.

Eso sería cuanto.

EL C. SECRETARIO.- Gracias, diputado Presidente. Tiene el uso de la palabra la diputada Mendicuti.

LA C. DIPUTADA EDITH RUIZ MENDICUTI.- Gracias. Buenas tardes. Bienvenidos.

Yo nada más al Secretario de Transportes y Vialidad. Hace poco se les realizó un examen a los verificadores, de 187 solamente 25 personas realizaron ahora sí que objetivamente el examen. Con estas 25 personas se están llevando a cabo los operativos, cómo le están haciendo para desempeñar la función en todas las delegaciones si nada más cuentan con 25 personas.

Del Instituto de Verificación, ¿qué juego van a tener las personas que están en SETRAVI, se van a incorporar a este Instituto o van a permanecer en SETRAVI?

En protección civil, respecto al punto que trató el diputado Federico, las gasolineras a pesar de que se encuentran en lugares de riesgo, ¿realmente cuentan con las medidas de seguridad para funcionar a los pozos de almacenamiento para el mismo líquido? Porque muchas de las gasolineras no cuentan con los tapones realmente para que no haya fugas de gases y todo eso, porque fui a varias gasolineras y no cuentan con las medidas de seguridad, y la mayoría de estas gasolineras se encuentran dentro de áreas habitacionales y parte de lo que son escuelas, en lo primordial son primarias y jardines de niños.

En seguridad, con qué porcentaje de presupuesto cuenta la Secretaría para llevar a cabo los operativos en conjunto con protección civil en lugares para tener los carros que se llevan a los corralones, porque si bien sabemos los dueños de estos carros o micros o camiones prefieren dejarlos perder a pagar la multa que se les impone y mejor prefieren comprar otro nuevo. ¿Qué medidas se están tomando al respecto? O sea, ¿si hay espacios necesarios para seguir llevando carros a estos lugares o qué es lo que hacen con estos carros que se pierden o que dejan perder los mismos dueños?

Gracias.

EL C. SECRETARIO.- Vamos a dar unos minutos mientras se incorpora nuevamente el Secretario de Transportes y Vialidad.

Bien, continuamos con la reunión de trabajo. Tiene el uso de la palabra para generar una pregunta y un cuestionamiento el diputado Fernando Rodríguez Doval.

EL C. DIPUTADO FERNANDO RODRIGUEZ DOVAL.- Buenas tardes a todos.

Yo nada más quiero hacer una pregunta al representante de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, ¿qué se está haciendo para combatir el robo en taxis? Han aumentado alarmante las denuncias, así lo ha reconocido la propia Procuraduría General de Justicia, incluso según datos de la Procuraduría entre enero y julio de 2010 se denunciaron alrededor de mil robos

en taxis en el Distrito Federal y sabemos además que la mayoría de estos ilícitos no son denunciados, es un problema recurrente que además yo lo pregunto en concreto porque en mi Distrito muchos vecinos de Colonias como Nápoles o la Del Valle han denunciado este tipo de delitos, además con un modus operandi muy similar, de que entran secuestradores express, hacen un secuestro express en muchas ocasiones coludidos con el que maneja la unidad.

Entonces no sé si estén o qué estén haciendo para combatir este aumento de este tipo de ilícitos.

Gracias.

EL C. SECRETARIO.- Continuando con la lista de preguntas, si me lo permite, señor Presidente.

A lo de su intervención, señor Secretario de Transporte y Vialidad, usted ha comentado de una serie de obras, de acciones que se han llevado a cabo a lo largo de los últimos cuatro años en los diferentes Centros de Transferencia Modal, en las diferentes estaciones del transporte público, en los diferentes paraderos.

De la misma manera el representante de la Secretaría de Protección Civil ha comentado también de acciones que ha generado la misma en coordinación con otras dependencias para garantizar la seguridad en estos puntos de muchísima afluencia de personas.

De igual manera también el representante de la Secretaría de Seguridad Pública ha comentado de cómo tienen ellos implementado el esquema de seguridad pública sobre todo en lo correspondiente a evitar delitos y generar una mejor seguridad en cada uno de estos Centros de Transferencia y en los paraderos.

Sin embargo realmente los datos no corresponden de pronto a la realidad. Vemos una situación muy delicada en estos Centros de Transferencia Modal. Esta Asamblea Legislativa ha recibido una cantidad muy importante de denuncias, de quejas de vecinas, de vecinos, de usuarios del transporte público de esta Ciudad y efectivamente aunque ha habido una serie de acciones, el universo es muy grande, es una cantidad muy importante de personas que

transitan diariamente por los Paraderos de Indios Verdes, de Pantitlán, de La Raza y muchos más de la Ciudad.

Entonces nos damos cuenta que lamentablemente no ha habido el interés por parte de las diversas instancias, también considerando a la misma Asamblea Legislativa, de reordenar, de ordenar, de darle mayor seguridad, de generar mejores condiciones en estos Centros de Transferencia Modal.

Y lo digo también desde el mismo ámbito de la Asamblea Legislativa porque usted ha comentado que en 10 años se han asignado recursos para garantizar la seguridad, para garantizar mejores condiciones en estos Centros de Transferencia Modal.

Ya los diputados que han antecedido en la palabra han comentado de las deficiencias que de pronto se tienen en cuanto a la aplicación de la norma, quizás debido a que no hay una definición clara de competencias, de facultades y de responsabilidades, porque lo mismo tienen responsabilidades los gobiernos delegacionales, como la Secretaría de Transporte y Vialidad, como la Secretaría de Protección Civil, la Secretaría de Seguridad Pública, y otras más, pero sin embargo no hay una definición clara de a quién le corresponde.

Entonces de pronto tenemos vacíos que justamente provocan, entre otros factores, que tengamos esta situación en las estaciones de transporte público. Aunado a la falta de recursos, a la falta de inversión que se ha tenido a lo largo de muchos años en estas estaciones de transporte público. Sin duda hace falta generar una estrategia integral que de manera transversal corra por las diferentes instituciones responsables de solucionar esta problemática.

Se ha comentado que inclusive hay algunas estaciones que no han sido desincorporadas a las SETRAVI, usted comentaba que son alrededor de 10 estaciones, y esto limita también y genera un vacío importante en cuanto a la atención de la problemática.

En términos generales, yo creo que es importante, señor Secretario y señores representantes de las secretarías, el poder generar de manera coordinada con esta Asamblea Legislativa y por otras instancias del Gobierno de la Ciudad, considerando también a los gobiernos delegacionales, una ruta que permita

reordenar no solamente en el ámbito de las facultades de cada instancia, sino que también las acciones, programas y proyectos que se llevan a cabo en estos espacios.

En primera instancia le ofrecemos, señor Secretario, que a través de esta Asamblea podamos exhorta a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, para que lo más pronto posible se genere esta desincorporación. De tal manera que estos espacios, sí haya espacios donde tenga una injerencia directa la Secretaría de Transporte y Vialidad.

Por otro lado, usted hablaba de pronto de las pocas facultades que otorga la ley a la SETRAVI en términos de la operación y en términos de la vigilancia y la supervisión de estos Centros de Transferencia Modal, pero también en términos de facultades en cuanto a las sanciones mismas para generar un ordenamiento integral.

En ese sentido, señor Secretario, queremos comentarle que hay una serie de reformas de iniciativas, que tienen que ver justamente con reformar las diferentes disposiciones, las diferentes normas, para asegurar que queden claras y precisas las facultades de cada instancia en torno a los Centros de Transferencia Modal. Pero con el anuncio que usted nos acaba de dar de la posibilidad de casi se considera un hecho de la creación de este nuevo organismo, sólo le pediríamos señor Secretario que en primera instancia bueno nos especificara con mayor detalle, como lo ha comentado el diputado Héctor Guijosa, en qué consiste, cuáles serían las características, las facultades, los objetivos de este nuevo organismo.

Por otro lado también pedirle que en una nueva mesa de trabajo pudiéramos trabajar en concreto del modelo, del diseño de este organismo, porque de esta manera también nos permitiría a los miembros de esta Asamblea Legislativa el hacer las reformas correspondientes para que este organismo tuviera las facultades, para que este organismo tuviera todos los elementos para poder hacer bien su trabajo, y sobre todo ordenar de una vez por todas, este problema de seguridad, este problema de orden en los Centros de Transferencia Modal, en una de las ciudades más grande del mundo.

Por otro lado comentar que hemos solicitado también a través de la Comisión de Protección Civil, un informe detallado de las condiciones en las que están operando los paraderos más importantes de la ciudad, y en este sentido, también hemos solicitado no solamente a los gobiernos delegacionales, sino que también al Instituto de Verificación, que nos diga cómo considerar que debe integrarse el modelo.

Con la creación de este organismo creo que la responsabilidad debiera estar directamente en el organismo y no tener que de pronto generar una responsabilidad más en el Instituto de Verificación en los gobiernos delegacionales, sino que concentre toda la operación en términos de supervisión, de ordenamiento, de coordinación e inclusive de sanciones, el nuevo organismo de los CETRAM, si no, de otra manera tendríamos nuevamente un entramado de instituciones, de instancias, de facultades, que al final del día nos llevan a que el desorden continúe.

Por otro lado, en términos de precisar algunos datos, preguntarle al representante de la Secretaría de Protección Civil cuál es el diagnóstico real entonces que tenemos en los paraderos de la Ciudad de México, en los Centros de Transferencia Modal, en términos de protección civil.

Que de igual manera cuál sería su propuesta para que este organismo de nueva creación pudiera de pronto tener los elementos para que en términos de protección civil pudiera tener facultades, pero a su vez una coordinación estrecha también con la Secretaría de Protección Civil.

Comentar que se ha recibido ya la propuesta de la Secretaría de Seguridad Pública para la creación de esta policía del transporte. En ese sentido, preguntarle al representante de la Secretaría de Seguridad Pública el monto presupuestal que se requeriría ya para la creación de esta Policía del Transporte, pero por otro lado también si nos pudiera informar sobre los avances que se han tenido a lo largo de este mes y del anterior en el sentido de la prueba piloto que se hizo este nuevo esquema de Policía del Transporte y de seguridad en los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Leonel Luna.

Ahora pasamos a dar el uso de la palabra a los funcionarios en el mismo orden que lo hicieron en la primera intervención, a fin de dar respuestas a las interrogantes de los diputados.

En primer lugar, el Secretario de Transporte y Vialidad, Raúl Armando Quintero Martínez.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias, diputado Héctor Guijosa.

Si me permiten, haría un comentario general que tiene que ver con todas las inquietudes.

La problemática gruesa, porque dicen los chinos y dicen bien, que un buen diagnóstico es la mitad de la solución de un problema. Sé que hay muchos diagnósticos pero la verdad es que en la medida que en este caso en este tema no ha habido una centralización de un diagnóstico global, entonces la segunda parte después del diagnóstico, que es la solución, pues tampoco ha venido.

Miren, estamos hablando de más de medio millón de metros cuadrados en los CETRAM. Para cuidar su manejo, laboran ahí 230 compañeros, por ingresos autogenerados, sin ninguna prestación; y ganan 2500 pesos al mes, 1250 pesos a la quincena; y no tienen facultades de sanción al transportista o los transportistas que infrinjan la ley o el reglamento de tránsito, y mucho menos ni ellos ni la SETRAVI tienen capacidad y facultades ni legales ni reglamentarias para intervenir en caso de ambulante, vamos, ni siquiera para recoger la basura; y en la medida en que los CETRAM no son parte de los territorios delegacionales, las delegaciones tampoco se sienten con la obligación de barrer estos lugares, entonces tenemos un problema severo de basura.

Tenemos 5680 vendedores ambulantes en los 45 paraderos, distribuidos en los poco más de medio millón de metros cuadrados.

Este es digamos el diagnóstico grueso. De ahí toda la problemática que se ha señalado de la irregularidad de los propios transportistas, éste número muy alto de ambulantes, no está definida la correlación, la vinculación dentro del CETRAM de Seguridad Pública, de Protección Civil, de la Delegación y de la SETRAVI, no existe ninguna norma reglamentaria o acuerdo incluso de

participación común, y por tanto los problemas de limpia, de iluminación, de protección civil, de seguridad pública, de ambulante y de sanción y ordenamiento del propio transporte por estas condiciones es que se encuentra en los niveles de deterioro que existen actualmente, por ello la conclusión de superar todo éste vacío.

Retomando la exitosa experiencia de la Autoridad del Espacio Público, de la Autoridad del Centro Histórico, es que el Jefe de Gobierno ha ordenado que se genere una nueva autoridad exclusivamente para el manejo, administración, regulación de los Centros de Transferencia. Ésta nueva autoridad tendrá que reunir todas las condiciones legales, las facultades legales de ordenamiento y de sanción en su interior.

Evidentemente esto es legal, esto es una modificación legal que va a llegar aquí a la Asamblea Legislativa en próximos días para que los diputados puedan revisarla, y esperamos autorizar en este mismo año, para que en efecto podamos tener una nueva intervención sobre los CETRAM adonde llegan, como dijimos al principio, alrededor de 5 millones de personas diariamente. Entonces, es un asunto grande que requiere que no vaya a dilatarse mucho esta modificación a la ley, la generación del nuevo órgano.

En segundo lugar se va a requerir un presupuesto que, como hemos dicho, no ha aprobado la Asamblea Legislativa, no quise exagerar que nunca, pero por lo menos en la última década no ha habido un presupuesto, un centavo no ha habido etiquetado para ser invertido en la modernización, mejoramiento y modernización de los Centros de Transferencia, que fueron concebidos para vehículos pequeños como las combis, y que hoy ya pasaron y están los micros, están llegando ahora los autobuses. Entonces se van a requerir éstas dos cosas en este mismo año de parte de ustedes, diputados, para poder dar atención a los señalamientos que decía la diputada Lizbeth Rosas.

Efectivamente hay y ha habido una serie de operativos, pero en la medida en que no existe marco regulatorio estos operativos han sido ineficientes, o sea la parte principal de la regulación, de la intervención en estos Centros de Transferencia para que no se nos vayan a convertir en pequeños "Calcutas" dentro de la Ciudad de México es que se está pensando, uno, en crear este

nuevo órgano y, dos, en a partir de este año solicitar recursos expresamente etiquetados para estos CETRAM.

¿Qué es fundamental? Cerrarlos porque son, vale la pena destacarlos, todos son espacios abiertos, son como si fuera tierra de nadie, entonces tienen que ser cerrados para garantizar su absoluto control de los transportistas, de los usuarios y eventualmente de quienes practiquen el comercio, que ya no podrá y no deberá ser un comercio irregular, sino que tendrá que transformarse en un comercio legal y regular.

Esto está concebido que arranque en 2011 con estos dos elementos que estamos requiriéndoles a partir de ahora y que se van a concretar con la llegada, en próximos días, de la reforma a la Ley de Transporte y Vialidad, y al reglamento, así como de una propuesta que vendrá en el proyecto de presupuesto de 2011, en el que les pedimos a ustedes estén atentos y nos ayuden a que así se rompa esta inercia y pueda volver a haber un presupuesto.

Obviamente también se requiere que haya recurso del Fondo Metropolitano, porque todos sabemos que a Pantitlán, a Indios Verdes, a Zaragoza, a La Raza y a otros llega una cantidad de transporte del Estado de México que normalmente está acostumbrado a conducirse sin ley, no hay ley ahí. Entonces aquí tenemos que convencerlos democráticamente con la ley en la mano de que aquí en la Ciudad sí hay ley y tienen que conducirse de otra manera. Entonces esto es lo que estamos trabajando.

Sí estamos revisando con las gentes del Estado de México que todo el transporte que llega a los CETRAM y algunos que no están llegando, ahora mismo les hemos dicho ya a las autoridades del Estado de México, que no vamos a tolerar más el estacionamiento sobre la calzada Zaragoza de manera irregular y arbitraria de decenas, centenas de transportes que vienen del Estado de México, sin autorización han definido dónde estacionarse sobre una vialidad que requiere estar libre de estacionamiento y no es posible que si ponemos en orden al transporte colectivo del Distrito Federal, los transportistas del Estado de México acostumbrados a conducirse sin ley nos quieran imponer esa conducta en la Ciudad de México.

Ofrezco revisar el caso de los guadalupanos, diputada Lizbeth, de manera particular, porque efectivamente no tienen por qué llegar al metro Potrero, ellos tienen su origen destino al paradero Martín Carrera.

Segundo. El CETRAM de El Rosario es una conversión pública, diputado Federico Manzo, es una coinversión pública – privada, fue asignado por la empresa paraestatal Calidad de vida, un título concesiona a 30 años, a la empresa DMI (Desarrolladora Metropolitana de Infraestructura) que es un filial del Grupo Carso.

Y en el caso del CETRAM de Chapultepec se está en pláticas toda vez que a escasos pasos, ni siquiera metros, sino unos cuantos pasos el grupo Bancomer está construyendo lo que va a ser su sede Latinoamericana, les estamos planteando revisen la posibilidad de hacer una inversión en un lugar que sería un contraste muy grande tener una torre mayor a la torre mayor muy moderna y a unos pasos tener lo que hoy conocemos de CETRAM Chapultepec. Todo va bien, ellos están interesados y muy probablemente, al igual que en el caso del CETRAM Rosario ahí se concluya un acuerdo de coinversión público privada entre el Gobierno del Distrito Federal y muy probablemente Bancomer.

Mixcoac se está considerando, se está revisando toda la adecuación, ahí nosotros recuperamos un predio, el CETRAM de Mixcoac era en la vía pública y el predio del Gobierno del Distrito Federal cuando nosotros entramos curiosamente estaba asignado a particulares para estacionamiento privado, entonces recuperamos el predio, ahora es sí es un CETRAM y sí requiere también de la asignación de recursos 2011 porque no están asignados los recursos para el aprovechamiento y transformación completa del paradero Mixcoac, sobre todo que con la confluencia ahora de la línea 12 va a requerir un acondicionamiento moderno en estas mismas características de Rosario y Chapultepec.

En el caso de la verificación, ya quiero comentarle, la verificación hasta ahora se realizan los operativos por SETRAVI, efectivamente tiene que ver con el comentario de la diputada Mendicuti, de 185 compañeros del cuerpo de inspección que fueron examinados, 25 aprobaron el examen y por tanto tienen y gozan de las facultades legales de poder hacer operativos y sancionar.

El resto no tiene la facultad de sanción y por ello los venimos ocupando en operativos de ayuda y complemento a los elementos que sí tienen facultades de vigilancia y de sanción.

En varios operativos, ya tiene varias semanas que nos han acompañado inspectores del INVEA, como testigos y como observadores, no interviniendo en verificar nada, mucho menos en sancionar porque no tienen facultades legales.

¿Qué aprovecho para comentarles? Que es otra de las grandes transformaciones que queremos concretar en el curso de este año, que efectivamente las facultades de inspección al transporte público pasen al INVEA para eliminar a un elemento que ha servido de círculo pernicioso, un elemento que ha sido muy negativo porque se ha acusado que el cuerpo de inspección es corrompible y constantemente alrededor de su accionar, de su trabajo hay mucha queja de muchos transportistas que se conducen en queja contra el inspector porque los sanciona por no cumplir la ley y el reglamento de tránsito y entonces se había generado alrededor de este cuerpo un elemento de política y de politiquería.

Entonces la conclusión a la que se ha llegado en el gabinete de transporte y movilidad que preside todos los viernes el Jefe de Gobierno, se ha llegado también a la convicción de que es mejor descentralizar este cuerpo de la Secretaría de Transporte y Vialidad y pasarle las facultades y se está analizando la condición y situación de los trabajadores que en ningún caso perderán su empleo, nada más se está analizando cuál sería la situación de ellos, no hay una resolución, por eso no está concluido el tema, pero la decisión de trasladar al INVEA las facultades de inspección sí es una decisión gubernamental que va a ser compartida con ustedes para que la analicen, la ponderen y le puedan transferir también facultades de inspección en materia de transporte público al INVEA.

El nuevo órgano, diputado Guijosa, entonces queremos que concentre todas las facultades que en el diagnóstico estamos diciendo que le hacen falta, o sea el nuevo organismo tiene que tener, no debe ser un organismo muy grande, debe ser un organismo relativamente pequeño, o sea con el número de elementos que sea necesario, obviamente se está pensando en transferir los

230 compañeros que trabajan en ellos, aún cuando en el propio Gobierno del Distrito Federal hubo sorpresa porque algún compañero del gobierno, bueno es que en el CETRAM hay 200 plazas y cuando les digo, no, hay 230. Nada más que son compañeros por autogenerados sin prestaciones y cuyo sueldo mensual es de 2 mil 500 pesos mensuales. Entonces como la emoción de decir, como había, si hubiera un grandísimo número de plazas para garantizar la regularidad en los CETRAM pues se transformo.

Obviamente ahí es probable que se va a requerir también de un presupuesto adicional para cambiar las precarísimas condiciones de este cuerpo de elementos y además de dotarles de facultades de sanción que hoy no tienen.

En fin, se está trabajando el proyecto, llegará con ustedes y habrá oportunidad seguramente de venir con ustedes a platicar, a intercambiar puntos de vista para que se haga un cuerpo bueno, eficiente, lo más pequeño que sea posible, pero del tamaño suficiente al mismo tiempo que de garantías que hasta ahora no hemos podido tener para su buen funcionamiento.

Yo simpatizo de que pudiera haber un alcoholímetro no ocasional sino permanente en los CETRAM, creo que es fundamental analizar esta cuestión con la Secretaría de Seguridad Pública, pero es la Secretaría la que tiene esos recursos, sabe qué condiciones tiene para ello.

Ya comenté lo de los inspectores, diputada, estamos en ese proceso. Sí quiero que quede claro que en ningún caso se está pensando en que pierden el empleo los trabajadores del cuerpo de inspección de SETRAVI, en ningún caso; sea que se decida una cosa, sea que se decida otra, el empleo, sus prestaciones, sus antigüedades y sus sueldos, están absolutamente garantizados. Solamente se está buscando una formulación que sea adecuada para la Ciudad.

Se van a respetar los derechos laborales de los compañeros, o sea no van a ser como empleados del SME que andan inconformes porque se les quitó el empleo, no, o sea van a preservar su empleo, pero pensamos que el interés superior de la Ciudad de México, debe prevalecer para tener mejores condiciones de garantía de la vigilancia en el transporte público.

Finalmente, diputado Luna, lo de los taxis quizás Seguridad Pública lo comentará, aunque de todas maneras no era un asunto de acá, pero creo que la Secretaría de Seguridad Pública tiene datos importantes sobre el asunto.

Concluyo diciendo en relación a los comentarios de fondo y a fondo que hay hecho el diputado Luna, que requerimos tres pasos de aquí a diciembre, es poco tiempo, pero no es tan poco. Sé que ustedes trabajan muy intensamente y que pueden lograr estos tres asuntos.

Primero, que con base en el diagnóstico detallado que hoy tienen en sus manos, de las condiciones de los 57 centros de Transferencia, de los cuales 10 no están legalizados como centros de Transferencia que están en la vía pública, de que hay problemas no de falta de regularidad y de identificación en un solo instrumento jurídico de transporte, de ambulante, seguridad pública, protección civil, de limpieza, de iluminación y de infraestructura, se requiere de este nuevo órgano.

Dos. Que en él deben de participar la SETRAVI, Secretaría Seguridad Pública, Protección Civil, las delegaciones políticas, por supuesto los propios transportistas, porque ya no les quiero entretener demasiado, decirles que la inmensa mayoría de los transportistas no pagan el derecho de piso de usar los centros de transferencia modal. La inmensa mayoría no lo paga, hay un grupo que sí paga, va más o menos regular, otros van más o menos irregular, pero la inmensa mayoría no paga. Entonces tienen que ser parte obligada en la ley, aprobada por ustedes en este proceso.

Finalmente, tomar en cuenta que se requieren obras de infraestructura importante, cerrar los CETRAM, cercarlos, que el personal que trabaje ahí sea personal asalariado, con sueldos y prestaciones muy diferentes a las condiciones que están ahora para poderles exigir mayor eficiencia en su trabajo, y obviamente la regulación del ambulante de los 5 mil 680 puestos que venden muy diversas mercancías en estos CETRAM.

Todo esto es el trabajo que podemos hacer si ustedes nos ayudan, con las dos cuestiones que estamos solicitándoles, con la aprobación en su momento del nuevo organismo y con la aprobación de un presupuesto etiquetado para la modernización de estos elementos que hemos señalado.

De mi parte es todo, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias por sus respuestas, Secretario de Transporte y Vialidad.

Damos el uso de la palabra al representante de la Secretaría de Protección Civil, Oscar Alejandro Roa Flores.

EL C. OSCAR ALEJANDRO ROA FLORES.- Muchas gracias.

Diputada Lizbeth Rosas, la verdad es que el doctor Elías Miguel Moreno Brizuela, Secretario de Protección Civil, es una de las personas más comprometidas por estar siempre con los miembros de la Asamblea, él ha sido legislador y por razones que están más allá de lo que fue esta reunión, que tiene que ver con los eventos de mañana, él tuvo que estar al frente de eso, pide una disculpa y me pidió en mi carácter de Director General de Prevención, que es el área encargada y operadora de estos temas, viniera aquí con ustedes a darles una explicación y platicar en esta reunión de trabajo sobre los diferentes temas.

El les manda un saludo y la verdad ahorita acabo de hablar y pido una disculpa, pero le ha sido imposible moverse para esta Asamblea.

Sobre el tema que mencionaba de los análisis de los CETRAM y estaciones del Metro, efectivamente hay diagnósticos que han estado vertiéndose durante mucho tiempo, sin embargo como la Secretaría de Protección Civil se creó en esta administración, ha sido una de las áreas que tiene qué volver a valorar con una perspectiva distinta todo lo que han sido las estaciones del Metro y CETRAM. Hicimos estas evaluaciones y no ha sido sencillo por varias cosas.

La primera, porque el volumen como lo acaba de mencionar el Secretario de Transporte y Vialidad, el volumen de puestos en vía pública de ambulante y de grado de riesgo es bastante alto, es un análisis bastante profesional que hemos hecho con muchas ganas, con gran esfuerzo a pesar de ser la Secretaría con menor presupuesto del Gobierno del Distrito Federal y que hemos logrado algunas cosas concretas.

La primera es que, como lo mencionaba al principio, se reubicaron 188 puestos, cosa que no se había hecho antes. Logramos reubicar con estas

acciones 188 puestos de zonas de seguridad que definitivamente construir un gran reto de convencimiento porque no fueron a la fuerza, no fueron con acción de la fuerza pública, sino con convencimiento y conciencia.

También se ajustaron en tamaño 112 puestos. Para los que conocen como ustedes lo que es el comercio ambulante, también es un logro convencer que definitivamente reduzcan por conciencia este tipo de dimensiones, o sea, si hemos logrado entre todos, no nada más la Secretaría de Protección Civil, sino este tipo interinstitucional, de convencimiento a cada una de las asociaciones de comerciantes que estuvo ahí.

Asimismo, a raíz de esto, se han retirado 15 casetas telefónicas en diferentes estaciones del Metro como son Isabel la Católica, Allende, Copilco, Salto del Agua, Viveros, entre otros, y estamos retirando todavía más casetas telefónicas.

Como usted sabrá, realmente la facultad de retirar casetas telefónicas y de vía pública no es propiamente de la Secretaría de Protección Civil. Nosotros podemos entrar solamente en condiciones muy extremas. Realmente, como lo mencionábamos, es facultad primero en las estaciones del Metro de las delegaciones tiene qué ver con vía pública, y a pesar del esfuerzo de los delegados, porque ha habido un compromiso de todos los delegados que han estado en estas dos administraciones que llevamos como Secretaría, a veces las áreas de vía pública no han estado incluso en este tipo de operativos o llegan muy tarde o no llegan o a veces nos han hecho algún vacío y a veces ha sido difícil tratar de complementar todavía más acciones acerca de esto. Sin embargo, lo hemos reportado y se han estado corrigiendo estas acciones.

Con lo que se refiere a los CETRAM, yo creo que el Secretario ya abundó un poco sobre la problemática en concreto que existe y que definitivamente estamos viendo que requerimos todavía más acciones de conciencia.

Sí requerimos presupuesto porque definitivamente somos muy poco personal para los diferentes riesgos, no nada más son los CETRAM, no nada más son las estaciones del Metro, nosotros en esta área de riesgo socioorganizativos, que es una de las áreas que ve esta Secretaría, vemos los espectáculos en vía pública como los que van a haber mañana, que es precisamente lo que está el

Secretario viendo toda la coordinación con los demás secretarios, así como los mercados públicos, como todo lo que tiene que ver, lo que está con el movimiento de personas y concentraciones masivas.

Entonces, somos muy pocos elementos para realmente hacer frente, pero lo hemos hecho, lo hemos hecho con muchas ganas y con un trabajo interinstitucional que quiero decir muy efectivo.

Ahora, nosotros logramos este convencimiento, logramos que las 164 estaciones del Metro quedaran balizadas con zonas de seguridad, que se saliera el comercio ambulante de esa zona de seguridad, que fue de veras un gran logro, sin embargo lo logramos y de repente vuelven a invadir esas zonas, entonces es una labor constante de vigilancia, de supervisión que no nada más compete a una sola Secretaría sino, como bien lo mencionaba el diputado Leonel Luna, a la confluencia y a la concurrencia de facultades, que en este caso por ejemplo el tema de vía pública sí tiene que ser conciencia en específico de las delegaciones políticas.

Asimismo, también coincido plenamente con el señalamiento del Fondo Metropolitano en materia de protección civil, también creemos que hay recursos, hay una Comisión en el Fondo Metropolitano en materia de protección civil que bien puede incidir en crear esta sinergia con todo lo que tiene que ver con los CETRAM, sobre todo los más difíciles, que es donde llega el transporte del Estado de México.

Diputado Federico Manzo, efectivamente hay 104 gasolineras cerca de las estaciones del Metro. Quiero decirle que hicimos una revisión clara desde la legislación, normatividad, nos fijamos muchísimo en la comparación de todo lo que son las gasolineras en la Ciudad de México con lo que son las gasolineras en la República Mexicana y con lo que son las gasolineras en todo el mundo.

Quiero decirle que somos la ciudad que más exige normas de seguridad en materia de gasolineras, estamos por mucho, afortunadamente creo, y creo que eso marca la conciencia y la exigencia que hemos tenido como conciencia y como autoridades, por mucho muy sobrados en materia de seguridad.

Se piden una serie de medidas que van desde dobles fondos, tanques de doble visión, trincheras de concreto, lo que decía, recuperación de gases, en fin, todo

lo que se tiene que hacer y a la fecha no hemos tenido una sola explosión. De hecho nos dicen que materialmente, y lo hemos platicado con varios de los expertos, porque ésa ha sido una de nuestras preocupaciones más importantes, porque en la población el tema de gasolineras como que sí es un tema sensible, si pudiera haber alguna explosión, si pudiera explotar alguna gasolinera a qué nos tenemos qué enfrentar, porque nosotros estamos haciendo planes obviamente de cómo vamos a reaccionar en ese tipo de casos.

Definitivamente las gasolineras no pueden explotar, ahorita bajo las normas que estamos, es muy difícil, salvo que le metieran una bomba adentro, y eso ya sería otra cosa, pero bajo las condiciones que están no, puede haber a lo mejor un incendio en el momento en que a lo mejor hay un derrame y puede ser escandaloso, pero no pueden explotar, porque la explosión implicaría un daño mayor. Afortunadamente este tipo de normas sí nos ha permitido estar en supervisión constante.

¿Qué queremos hacer? Es algo que también quisiera, también respondería a la petición o a la visión de la diputada Mendicuti, estamos revisando cada una de las gasolineras, no nada más las que están cerca de estos puntos, sino de las dos mil y tantas estaciones de servicio que tenemos totalmente registradas en nuestro sistema Atlas de Riesgos, con los distanciamientos muy claros, y acerca de las que están muy antiguas, viendo qué tanto estamos modernizando, y les estamos exigiendo modernizar cada una de sus instalaciones, y, créanme, lo están haciendo, son uno de los sectores que más se está modernizando en ese sentido y que no hemos tenido resistencias, hay otros sectores en los que sí hemos tenido resistencias, pero en éste sector no.

Entonces, sobre los distanciamientos especiales sí hemos cuidado que jamás se rebase el mínimo, que son 50 metros que debe de haber entre una gasolinera, y no es propiamente la gasolinera, es la tangente de los depósitos hacia la instalación estratégica. Entonces, esas medidas nosotros las tenemos de acuerdo a los proyectos que nos presentan, muy, muy vistas, reguladas, de tal manera que no rebasen eso, pero adicional, como Secretaría de Protección Civil, PEMEX ya dejó de pedir alguna serie de cosas en materia de riesgos

para todas las demás gasolineras, entre esto las trincheras de concreto que sirven precisamente para la recuperación incluso de gases y combustibles.

Nosotros, para cualquier gasolinera en el Distrito Federal lo seguimos exigiendo y PEMEX no tiene permitido surtir a ninguna gasolinera si no lleva el visto bueno de protección civil. Si nosotros detectamos cualquier irregularidad en alguna de las gasolineras y ya lo hemos hecho, inmediatamente mandamos una orden a PEMEX y nosotros suspendemos la gasolinera.

¿Qué ha pasado en este último año? Con la creación del Instituto de Verificación, nosotros, quedó en el limbo, aunque nosotros seguimos teniendo las facultades por parte del Gobierno del Distrito Federal en materia de protección civil, quedó en el limbo la materia de verificación que no quedó en el Instituto de Verificación.

Entonces incluso con los miembros del Instituto de Verificación hemos en pláticas cordiales, tratado de hacer operativos conjuntos en todo tipo de establecimientos, es lo que hemos estado logrando, pero hemos coincidido que la facultad de protección civil sí debe de seguir en la Secretaría de Protección Civil por la manera en como reacciona esta Secretaría. Esta Secretaría tiene que reaccionar hasta las 24 horas del día, no puede esperarse en ningún momento, la Secretaría de la Defensa Nacional, la PGR, otro tipo de instancias recurren a esta Secretaría para hacer operativos conjuntos precisamente de muy alto riesgo y no podemos esperar alguna situación de poder depender de otras instancias para poder incorporarnos. Lo que sí hemos hecho y afortunadamente hemos ejercido esa facultad, como nos la han visto en varios operativos, es la facultad de imposición de medidas de seguridad a través de riesgo inminentemente, que inmediatamente que encontremos cuál situación así tenemos esa visión de poder cerrar o suspender temporalmente los negocios hasta que regularicen su situación y mitiguen el riesgo.

Con respecto al comentario que nos hace el diputado Héctor Guijosa, sí está completo, todos los CETRAM los tenemos totalmente registrados en el atlas de riesgo, con sus diferentes observaciones y como les tocó a la Comisión de Protección Civil, ya tenemos el sistema touch table totalmente funcionando integrado, tenemos ese sistema en el cual requerimos mucho mayor información y sobre todo la comunicación con las demás delegaciones, pero

independientemente de ello sí estamos subiendo y actualizando toda la información que genera la propia Secretaría para que no quede en documentos, sino quede en un sistema geográfico que la administración que llegue pueda tomar decisiones, que tenga un antecedente, que sepa es, que sepa en qué domicilio y qué cosas han pasado y todo lo que pueda ir confluendo.

El sistema atlas de riesgo tiene la facultad o la finalidad de que todas las secretarías estamos interconectados, junto con todas las delegaciones y que cualquier punto por ejemplo hablando de un CETRAM, cualquiera pueda consultar y ver como funcionario público cuáles son las condiciones de riesgo o de materia de desarrollo urbano, o de seguridad pública que pueda ser consultada y que puedan tomar decisiones totalmente acordes, congruentes a todo lo que se ha estado haciendo y tengan información que les permita tomar decisiones muy puntuales y realmente que demos avances en la administración pública. Eso es el sistema y vamos avanzando en eso.

Sí nos hemos preocupado, sobre todo ya estamos en el tema gaseras, es el tema que nosotros hemos estado ya viendo con SEDUVI y con el Instituto de Verificación, que para cerca de unidades habitacionales y cerca de escuelas, porque definitivamente nosotros creemos que deben cumplir con toda la norma, toda la ley, incluso los mismos distribuidores de gas LP ya hemos tenido un convenio con la Secretaría de Energía, pero todo esto requiere irlo implementando.

Dentro de todo quiero agradecerles mucho que hemos tenido la confianza y el respaldo de la Comisión de Protección Civil, de todos los integrantes, en materia presupuestal y en la revisión tan seria que han hecho de cada uno de los puntos y que esto nos permite ya tener una comunicación más adelante para poder resolver los problemas conjuntamente con los CETRAM.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias. Damos la bienvenida al diputado Guillermo Huerta Ling, una disculpa por la omisión, ya se había incorporado anteriormente a la diputada Edith Ruiz Mendicuti, quien ya había hecho uso de la palabra.

Le damos finalmente a Luis Rosales Gamboa, Primer Superintendente, el uso de la voz de la palabra para dar respuesta a las interrogantes.

EL C. LUIS ROSALES GAMBOA.- Claro que sí.

En relación a ¿cuál es, qué objetivos buscamos, cómo planeamos, qué estrategias establecemos para direccionar o llevar a cabo los despliegues del personal policial en los paraderos?

Quiero decir que independientemente de la seguridad que establece el Sistema de Transporte Colectivo Metro al interior de las Estaciones, aunado al personal que varias Delegaciones que cuentan con policía delegacional, que es la policía complementaria, la Auxiliar, también están en el exterior, así como la Policía de Tránsito que nosotros establecemos en el exterior, el despliegue del personal, los 671 que hablé, es una fuerza de tarea que esta se incrementa al servicio ordinario de cada zona.

Es por ello que lo hacemos de manera itinerante porque no está fija. Si nosotros la dejamos fijo a este personal, el delincuente ahí no va a estar y va a buscar otro lado, va a buscar donde no se encuentre la policía y es por ello que nosotros un día estamos en Indios Verdes, otro día amanecemos en El Toreo, otro día amanecemos en Pantitlán, nunca damos un itinerario, nunca damos como desplegamos. Esto no quiere decir que en ninguno de los CETRAM no haya personal policial.

Entonces esto es lo que de una u otra forma genera la expectativa en el propio usuario de transporte público porque cuando va a descender de los vehículos sabe que va a ser revisado, sabe que hay despliegue en todos los denominados peines de los paraderos y es el motivo por el que nosotros desplegamos a la Policía Metropolitana que es la que lleva a cabo este tipo de eventos.

En el aspecto tanto del robo en taxi, así como al robo a usuarios del servicio público, de hecho estamos trabajando muy de la mano con la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y llevamos a cabo acciones policiales de manera conjunta en donde interviene la Policía de Investigación con personal de seguridad y personal de tránsito, en donde aleatoriamente en las zonas donde la geo referencia nos indica que se están cometiendo ilícitos que

son denunciados, es como direccionamos este tipo de acciones policiales conjuntas.

Ya lo ha comentado el doctor Mondragón, se tienen 150 micro zonas y 250 zonas de riesgo que este Atlas es lo que nos ha dado la geo referencia que se ha llevado a cabo de manera conjunta con la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y el área de inteligencia de la Secretaría. Es ahí donde se están manejando y trabajando de manera conjunta.

Nosotros, por lo complejo, diputados, sabemos de la seguridad en toda la ciudad y no nada más estamos en CETRAM. Estamos en toda la ciudad, estamos en donde hay mayor volúmenes de personas y donde tenemos el mayor registro de incidencia delictiva.

Para ello también en CETRAM específicamente pues ya los factores los han dicho, entre mayor orden y ordenamiento haya en los mismos, esto va a facilitar más la aplicación de la policía. La seguridad en los CETRAM no es nada más de policías, es el retiro de ambulante, es mayores servicios que nos permitan a nosotros también llevar a cabo un mejor patrullaje móvil, pie-tierra, en bicicleta, en motocicleta al interior de los mismos que garantice y prevenga la comisión de ilícitos.

Por lo que respecta a lo de la diputada Mendicuti, que nos habla de los vehículos que son trasladados a los depósitos por faltas y que sale más caro retirarlos. Estos vehículos son puestos a disposición de los depósitos pero cuando son por faltas al reglamento del transporte público, la Secretaría del Transporte es quien los sanciona.

Cuando personal de tránsito de la Secretaría los remite a los depósitos son por partes al reglamento metropolitano y que normalmente el mismo día son retirados. La multa es menor, la multa que conlleva el reglamento del servicio público y que este lo sanciona la Secretaría de Transporte y Vialidad, es el que no sale y están en los propios depósitos de la Secretaría de ellos, cuando ellos no tienen capacidad nosotros trabajamos de manera conjunta, ahí los resguardamos y cuando ellos cubren el requisito de pago de multa en la Secretaría de Transporte y Vialidad, a través de su pago en Finanzas, es como

salen los vehículos, pero no hay un presupuesto específico para ellos y para nosotros.

Para el tema del programa “Conduce sin alcohol”, ese es permanente. Este programa se ha estado trabajando de lunes a viernes para el transporte, no solamente público sino también para el transporte de carga, y ese se lleva a cabo diariamente y se empezó a retirar de los CETRAM porque cuando sabían que iba a haber ahí el Programa de “Conduce sin Alcohol” decían, no tomábamos nada, cuando los hemos tomado itinerantes a los conductores del servicio público, hemos tenido objetivos de encontrar que rebasan la cantidad de alcohol y se han puesto a disposición del Juzgado Cívico correspondiente.

En función del comentario aquí, vamos a direccionar a los CETRAM también directamente con el Programa “Conduce sin Alcohol”, será itinerante en función de la cantidad de equipos de trabajo que se tienen, hay 16 equipos que son los que funcionan de jueves a sábado y el que está diariamente. Entonces vamos a direccionarlo y de manera itinerante, porque cada equipo se integra por más de 8 elementos, por el médico, los que hacen la revisión, los que conducen al juzgado cívico y lo haremos y lo direccionaremos en este tema a todos los CETRAM.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Pasamos a la etapa de réplica.

Me está solicitando el uso de la palabra el diputado Huerta Ling, quien es Presidente de la Comisión de Protección Civil.

EL C. DIPUTADO GUILLERMO OCTAVIO HUERTA LING.- Una disculpa, estaba en una visita en Iztapalapa. Disculpe, nada más para no romper con el ciclo y lo acordado de las preguntas, respuestas y las réplicas, nada más en alusión a que tomó la palabra el Superintendente, nada más si nos pudiera complementar con su intervención de los 45 CETRAM que existen, aproximadamente 39 están en metros, ¿cuántos de ellos tienen ya las cámaras; si tienen cámaras estos CETRAM, y si no las tienen, las van a colocar? Si las tienen, ¿cuál ha sido el resultado de este uso de las cámaras junto con los distintos operativos que nos fueron presentados de acuerdo al programa Bicentenario?

Nada más sería como complemento. Gracias.

EL C. SUPERINTENDENTE.- En el proyecto Bicentenario no se tiene al interior de ningún paradero cámaras.

Tenemos cámara de vialidad y de seguridad en el entorno de los mismos. De hecho el día de ayer se llevó a cabo una revisión en donde más de 400 vehículos se han recuperado a través del sistema de monitoreo del proyecto Bicentenario.

Al interior es el caso cuando hicimos la verificación de la instalación de las cámaras, cuando validamos dónde colocarlas, primero consideramos dónde se nos está dando la mayor incidencia, pero nos topamos en el caso del barrio de Tepito y en la zona de la Merced, en donde si se instala una cámara, va a observar exclusivamente puros techos, puros hules, puras mantas. Este sería el caso de los paraderos.

Si las cámaras se hubiesen proyectado al interior de los paraderos en los peines en donde el usuario es donde transita y es el sujeto el delincuente, entonces ahí no sería objetiva una videocámara.

Consideramos que en el momento que iniciara la reestructuración y la reordenación de los mismos, sí se proyectarán las cámaras de vigilancia y al interior y los peines de los paraderos. No hablo del interior del metro.

En el interior del metro, pasillos y escaleras sí hay, pero en el exterior de los peines de los paraderos no hay, porque observaríamos puros toldos de puestos ambulantes.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Le pediría al diputado Leonel Luna, como la primera ronda de intervenciones de los diputados, si desea hacer uso de su derecho de réplica. Sírvase levantar la lista de las diputadas y diputados.

EL C. SECRETARIO.- Se pregunta a los asistentes a esta reunión de trabajo, si alguien desea hacer uso de la palabra, por si tuvieran una pregunta más o hubiera una réplica en cuanto a los comentarios de los servidores públicos.

El diputado Federico Manzo, la diputada Mendicuti y un servidor.

Tiene la palabra el diputado Federico Manzo.

EL C. DIPUTADO FEDERICO MANZO SARQUIS.- Nada más la réplica para el Secretario de Transporte y Vialidad.

Respecto del CETRAM Mixcoac, ¿hay forma de plantear de la misma manera algún esquema de inversión pública privada para su recuperación.

Si este esquema de inversión público privada tendría que estar sujeto forzosamente al proyecto integral de Línea 12 en caso obviamente que termine ahí, de que se hagan las dos estaciones hacia Alta Tensión.

La segunda, no sé qué tan adecuado sería el que el INDEA lleve la inspección por un lado y el nuevo organismo solamente tenga la gestión técnica y de gestión para los CETRAM. Sí me parece que en un punto de vista particular que este nuevo organismo también debería tener esta facultad de inspección, en virtud de que son los requisitos que plantearía el organismo eventualmente a los inspectores los necesarios para cumplir con mayor profesionalismo, pero sobre todo con ética esta labor, es decir, todos los requisitos que generalmente son planteados para las convocatorias, para formar en los cuerpos de inspectores, etcétera, deben hacerlo los organismos técnicos, es decir un organismo como el que usted está planteando, no el INVEA, porque entonces volvemos a lo mismo y volvemos a caer en un conflicto de normas que obviamente al verificado le resultaría sencillo impugnar por la vía jurídica al Tribunal.

Es todo.

EL C. SECRETARIO.- Tiene el uso de la palabra la diputada Mendicuti.

LA C. DIPUTADA EDITH RUIZ MENDICUTI.- Gracias. Yo nada más para hacer un pequeño comentario.

Se tienen que realizar acciones conjuntas para garantizar la seguridad de los millones de usuarios. ¿Aquí de qué manera en conjunto con las tres secretarías y la Secretaría de Salud se podría llevar exámenes antidoping, como dijo la diputada Lizbeth.

Aquí sabemos bien que la mayoría de los conductores de microbuses y taxistas son en la mayoría jóvenes entre 17 a 25 años y muchos de ellos cometen la imprudencia de ir luego con la novia o el amigo al frente, van cotorreando o van tomando o muchas ocasiones los jóvenes que vienen del Estado de México muchas ocasiones vienen hasta drogados, en muchas ocasiones se han dado muchos accidentes por lo mismo.

También otra cosa que se ha visto mucho ahorita en las calles son los accidentes con los motociclistas. ¿No hay alguna manera de ver que se pudiera tener algún padrón de todas las personas que tienen motos y que se les pudiera exigir que usaran, lo han llevado a cabo, que lleven casco y que tengan las medidas de seguridad, pero no habría una manera para tener un censo real de la gente que tiene motos, porque también en la mayoría son puros jóvenes y todos los que han estado falleciendo en este tipo de accidentes son jóvenes de 13, 14, 15, 17 años por la imprudencia que no llevan el casco.

Muchas veces hemos visto que en las calles los paran las patrullas y verifican que realmente sea la matrícula que tiene la moto con el número que tiene el motor, porque yo he visto, pero muchas veces los jovencitos los toman al ahí se va a los policías y se pelan, no los toman en serio. ¿De qué manera en la Secretaría se podría llevar una regularización de esto?

Gracias.

EL C. SECRETARIO.- Preguntarle. Usted ha comentado sobre la cantidad de rutas del Estado del Estado de México, hablaba que llegan alrededor de 139 rutas del Estado de México y una buena cantidad también de otros estados, principalmente del Estado de Hidalgo. ¿Cuál es la coordinación que se tiene con el Gobierno del Estado de México y con el Gobierno del Estado de Hidalgo para generar un orden en cuanto a la llegada de este transporte públicos de estos dos estados a la Ciudad de México?

Por otro lado ¿Cuáles son los mecanismos de comunicación que se tienen con estas rutas del Estado de México y del Estado de Hidalgo? ¿Qué injerencia tiene la Secretaría de Transporte y Vialidad sobre ellas en términos de facultades? ¿Y sobre todo cómo participa, si es que participa, los Gobiernos del Estado de México y el Gobierno del Estado de Hidalgo en los costos de mantenimiento de toda esta infraestructura que utilizan justamente estas rutas y que por supuesto es el espacio donde transitan muchos habitantes también de estos dos estados?

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Leonel Luna.

Para un mensaje final de los funcionarios, le damos el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias. Quiero agradecer la oportunidad que nos han dado de comentar éste tema, que como podemos observar en la medida en que tiene que ver con 5 millones de personas al día, injustamente no ha sido un tema central de análisis, discusión y acuerdo en la ciudad.

Difícilmente vamos a encontrar alguna otra área poblacional que tenga tanta gente involucrada todos los días todo el año. Entonces, agradezco que las Comisiones de Transporte y Vialidad de la Asamblea y de Protección Civil se hayan ocupado del tema, ya no solamente preocupado, y creo que a partir de hoy se podrá llegar a conclusiones fundamentales para estos 5 millones de personas que llegan a los 47 CETRAM distribuidos en toda la ciudad.

En segundo lugar, en Mixcoac sí es probable que lleguemos a la conclusión de que ahí se desarrolle un esquema parecido a Rosario y a Chapultepec, de hecho hay la idea de que en 17 CETRAM, los principales, pudiera haber una intervención de este tipo, pero los tamaños y los montos de inversión no hacen sencillo que haya personas con posibilidad de, como en el caso de esta filial de INBURSA, que es una empresa con enorme solvencia económica, encontrar otras empresas con la misma disposición y voluntad no ha sido sencillo y, segundo, porque en Mixcoac el predio es pequeño, entonces ahí se tiene que y se está pensando en un diseño vertical, más que horizontal.

En el caso de El Rosario ustedes van a ver ahí, ahora que se concluya, les vamos a dejar en disco una copia del diseño, es un diseño más menos, para que tengan una idea, horizontal del tamaño de todo Perisur, eso es lo que va a haber ahí, o sea una transformación no sólo en el modo de transporte sino una transformación urbana de gran escala, de muy gran escala.

Por el tamaño, pero en su importancia, es lo mismo en el caso de Chapultepec, porque todos vemos, ahora mismo si vamos a Reforma, nosotros vemos las enormes inversiones que están habiendo y que va a haber, o sea tan sólo en la esquina de Lieja y Reforma vamos a tener una torre diez pisos mayor que la Torre Mayor, de Bancomer, que ya decía que es quien va a construir ahí y es quien muy probablemente concrete la oferta de transformación del CETRAM ahí.

Más adelante estará una megatorre del mismo tamaño, más grande, del Grupo Santander sobre el mismo Reforma y hay otras construcciones en curso y otras que todavía no las vemos pero que se van a dar en los próximos meses. Y entonces, no es posible que Reforma tenga una transformación tan grande, tan importante y tan importante para México, que se consolide como un corredor financiero y en el vértice de Reforma y la entrada a Chapultepec tengamos lo que hoy conocemos ahí. Entonces por eso se está haciendo esa transformación.

Entonces en el caso de Mixcoac lo que estamos trabajando es un proyecto vertical, sí público privado, pero en general estamos buscando que en 17 CETRAM pueda haber este mismo esquema de asociación público privada para mejorar tanto el espacio urbano como la movilidad así como la dignidad de los millones de usuarios de estos espacios.

En el caso, son dos cosas que no habría que revolver, uno es el tema de las facultades del cuerpo de inspección para el transporte concesionado en la calle, que es lo que se estaría transfiriendo al INVEA y otra cosa que no tienen y que he hablado es que los compañeros que trabajan en las condiciones que he señalado en los CETRAM sin prestaciones, por autogenerados, con un sueldo tan bajo como dos mil 500 pesos mensuales, todo eso se tiene que transformar y además se les tiene que dar facultades para que ellos ahí mismos puedan sancionar, porque si no de qué sirve que haya ahí dos, tres, cuatro personas si no tienen dientes para morder a la irregularidad de los transportistas, simplemente lo que podemos hacer es mandar curules a hacer llamados al cielo. No. Requerimos que haya personal con capacidad, sí de regulación legal que hoy no la tienen, y dos, con capacidad legal de sanción para que el nuevo organismo pueda garantizar, solamente con este organismo en el caso de los CETRAM, su capacidad regulatoria.

Entonces las facultades de inspección para la calle es para el INVEA, facultades de ordenamiento y de sanción dentro de los CETRAM sí queremos que quede en el caso del nuevo organismo que esperamos que ustedes puedan discutir y aprobar en lo que resta del año.

Entre tanto, sí hay coordinación, sí hacemos cosas, obviamente es de tal tamaño como los números que les hemos dado, les dan a ustedes una idea de

que estamos hablando de cosas muy grandes acumuladas en varias décadas y obviamente su transformación en una cuestión nueva, moderna, legal, legítima, requiere tiempo, requiere dinero y también reiteraría el exhorto para que este año aprueben ustedes un presupuesto etiquetado para la modernización de los CETRAM.

Quiero hacer un comentario que aunque no tiene que ver con el tema sobre las motos, diputada Mendicuti, se está trabajando entre la Secretaría de Seguridad Pública, la Consejería Jurídica y SETRAVI sobre el amplio tema de las motos, ojalá si hay una mesa de trabajo como esta sobre ese tema vale mucho la pena, porque es un asunto que sí tiene diversas aristas que no son públicas, no son conocidas, más que en su grado de dificultad o cuando aparece algún problema, pero el crecimiento desmesurado de motocicletas, la mayoría de ellas sin registro oficial, ya es un tema de enorme preocupación en el gobierno y tenemos mucha información que no la vierto porque no es el caso ni quiero quitarles el tiempo, pero ojalá haya oportunidad de que la Comisión de Transporte, junto con otra, podemos venir a trabajar con ustedes a solo el tema de las motocicletas.

¿Cuál es la coordinación metropolitana? Miren, sí hay una muy buena coordinación con el Estado de México, incluso con Hidalgo que recientemente se incorporó a la coordinación metropolitana, sí hay un nivel de coordinación, pero en la medida en que esta coordinación resguarda para cada entidad los derechos, hace que no haya una autoridad metropolitana del transporte. Son temas que a su vez se derivan de un problema más de fondo, que no existe autoridad metropolitana en el Valle de México. En otros países sí existe, además de las entidades conurbadas existe un órgano para temas, o sea un organismo metropolitano temático, no territorial, no sé si me explico. O sea sí hay en algunos otros países que tienen estas circunstancias, una autoridad metropolitana que tiene facultades sobre una serie de temas, más o sobre temas o asuntos territoriales. Aquí no lo tenemos. Aún habiendo una buena coordinación, este tiene debilidad estructural que es esa.

Nos reunimos con alguna frecuencia, quizás es la coordinación metropolitana de transporte es probablemente la mayor y mejor coordinación metropolitana que hay entre el Estado de México, Hidalgo y el Distrito Federal de varias que

existen, es la que con mayor regularidad se reúne, que toma acuerdos, pero tiene finalmente la limitación que señalamos.

¿Qué mecanismos de comunicación? Pues son estas reuniones que hacemos por lo menos una vez cada tres meses, ahí es el mecanismo de coordinación con independencia de que nos podemos hablar todos los días, a veces varias veces a la semana, a veces cada 15 días, cuando es necesario.

¿Qué injerencia tenemos sobre las rutas? Nosotros no tenemos injerencias sobre la autorización de las concesiones del Estado de México obviamente. Sí tenemos injerencia sobre el número de concesiones que autoriza el Estado de México y que deben de penetrar al Distrito Federal y ahí traemos una dificultad de las que ya hablé hace un rato y que estamos planteando de la coordinación que tenemos que regularla porque se está desbordando el tema del transporte concesionado del Estado de México que penetra a la ciudad y obviamente no estamos de acuerdo que eso suceda, o sea vamos a regular al transporte del Distrito Federal, bueno pues perdón, pero con mucha mayor razón vamos a regular también en lo que hace a su parte del Distrito Federal al transporte que viene del Estado de México principalmente y en menor medida al de Hidalgo.

¿Qué costos de mantenimiento? Pues son muy altos, más de medio millón de metros cuadrados abiertos con 5 millones de personas todos los días, imagínense la infraestructura que se requiere de todo tipo, para luminarias, para la basura, para baños, para pavimento por la cantidad de vehículos, es muy grande, y la cuestión autogenerada es sumamente pequeña, alrededor de 20 millones de pesos al año, de los cuales la mitad, el 50 por ciento, se consume por los 230 compañeros y sus bajos salarios.

La otra mitad que se va acumulando a lo largo de los 12 meses, se acaba utilizando de manera precipitada casi siempre al final de cada año como informé, ahora vamos a hacer en el caso del CETRAM de Zaragoza, o sea lo que hemos acumulado del sobrante después de pagar los ingresos autogenerados de los 230 compañeros, alrededor de 10 millones de pesos es con lo que vamos a modernizar la mitad del CETRAM de Zaragoza.

Entonces sí se requiere, subrayo, recursos etiquetados para lograr una transformación importante de los CETRAM por lo menos diría yo una cifra que

no resuelve los problemas, pero que permitiría atacarlos con seriedad y dar un salto en las condiciones en que se encuentran ahora, por lo menos de 300 millones de pesos sería un monto muy adecuado para 2011 para empezar a revertir las condiciones en que se encuentran estos CETRAM.

Sería todo, les agradezco muchísimo la oportunidad de platicar con ustedes.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias Secretario.

Le damos el uso de la palabra al representante de la Secretaría de Protección Civil, Oscar Alejandro Roa.

EL C. OSCAR ALEJANDRO ROA.- Muchas gracias.

Para nosotros el contar con la asistencia de los integrantes de las dos Comisiones, tanto de los dos Presidentes como de varios de los integrantes, nos da un gran aliento en saber que como lo que señaló el Secretario de Transporte y Vialidad, estamos hablando del problema socioorganizativo más importante de la Ciudad de México, que estamos enfrentando, que son 5 millones de personas al día, todos los días del año.

Para nosotros el tema es extremadamente complejo. Sin embargo, va a ser bastante interesante aprovechar que esta vez el Ejecutivo y el Legislativo Local vamos a caminar y transitar hacia una solución integral, creo que debemos de aprovechar esta sinergia y bastante voluntad, hay experiencia, hay mucho talento en los dos lados, creemos que bien conducido lo vamos a tener, y vamos en esa medida, nosotros no nos vamos detener.

¿Qué quiero decir? La instrucción que tenemos es independientemente que tengamos ahorita las herramientas o no, todas las instancias vamos a seguir caminando en estas comisiones interinstitucionales, este equipo de trabajo y en la medida que se nos vayan cerrando herramientas creo que vamos a ser más eficientes y más efectivos.

Lo básico es que podamos responder a la integridad y garantizar la integridad de las personas que hacen uso de estos centros de transferencia modal, eso para nosotros es fundamental.

En segundo lugar, tendría que ver también con garantizar que las instalaciones estén bien conservadas, que tengan mantenimiento, y en tercer lugar que sean parte de un buen entorno urbano, como está planteado.

Entonces bajo esa visión, una visión de protección civil, nosotros realmente nos sumamos y alabamos este tipo de mesas de trabajo, participaremos seguramente el Secretario estará en todas las demás mesas de trabajo, está muy interesado en el tema y no nos queda más que felicitarlos.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO HECTOR GUIJOSA MORA.- Gracias, le damos el uso de la palabra al Primer Superintendente Luis Rosales Gamboa.

EL C. SUPERINTENDENTE LUIS ROSALES GAMBOA.- Muchas gracias. No me queda más que agradecer el haberme permitido exponer parte del quehacer diario de la policía y conocer de los integrantes de esta V Legislatura y de esta mesa, las observaciones y demandas que nos van a permitir planear estrategias que den respuesta a las mismas.

Estaremos a la orden como siempre.

EL C. PRESIDENTE.- Si no hay otro comentario final, damos por concluida, siendo las 14:50 horas, de este día 26 de noviembre del 2010, y se declara terminada la reunión de trabajo de las Comisiones Unidas de Protección Civil y Transporte y Vialidad, no sin antes agradecer a todos los funcionarios que nos acompañan esta tarde.

Muchas gracias.

