



DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL

PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS PRIMER AÑO DE EJERCICIO

AÑO I

México, D.F., 3 de Octubre de 1997.

No. 8

PRESIDENTE

C. DIPUTADO RENE ARCE ISLAS.

SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA	Página	2
DECLARACION DE QUORUM	Página	2
LECTURA Y, EN SU CASO APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.	Página	2
APROBACIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN Y PROCURACIÓN DE JUSTICIA RELATIVO A LA APROBACIÓN DEL NOMBRAMIENTO DE LA C. LAURA EMILIA ACEVES GUTIÉRREZ, COMO MAGISTRADA DEL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL DISTRITO FEDERAL.	Página	4
PROTESTA DE LA C. LAURA EMILIA ACEVES GUTIÉRREZ, COMO MAGISTRADA DEL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL DISTRITO FEDERAL.	Página	10
COMPARECENCIA DEL C. SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, INGENIERO DANIEL RUIZ FERNÁNDEZ.	Página	10
COMPARECENCIA DEL C. SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMÍREZ DE AGUILAR.	Página	42
PRONUNCIAMIENTO DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CON RELACIÓN A LOS ACONTECIMIENTOS OCURRIDOS, CON MOTIVO DE LA CONMEMORACIÓN DEL VIGÉSIMO NOVENO ANIVERSARIO DEL 2 DE OCTUBRE DE 1968.	Página	74

(A las 11:15 horas)

EL C. PRESIDENTE RENE ARCE ISLAS.- Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia a los ciudadanos diputados.

EL C. SECRETARIO JOSE LUIS BENITEZ GIL.- Se va a proceder a pasar lista de asistencia.

(Se procedió a pasar lista de asistencia)

Señor Presidente, hay una asistencia de 55 Diputados. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la sesión.

Se comunica a los señores diputados, y a los coordinadores, que de acuerdo al artículo 25 el representante que no concurra a una sesión, sin causa justificada o sin permiso de la Mesa Directiva, no tendrá derechos a la dieta correspondiente al día que falte.

Proceda la Secretaría a dar lectura al orden del día.

LA C. SECRETARIA MARIA DE LOS ANGELES CORREA DE LUCIO.- se va a proceder a dar lectura al Orden del Día .

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Sexta Sesión Ordinaria. 3 de octubre de 1997.

ORDEN DEL DÍA

1. Lectura y aprobación en su caso del acta de la sesión anterior.
2. Discusión y, en su caso aprobación del dictamen de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia relativo a la aprobación del nombramiento de la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.
3. Protesta, en su caso, de la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.
4. Comparecencia del C. Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, ingeniero Daniel Ruiz Fernández.
5. Comparecencia del C. Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar.
6. Pronunciamento de los grupos parlamentarios con relación a los acontecimientos ocurridos el día de ayer, con motivo de la conmemoración del vigésimo noveno aniversario del 2 de octubre de 1968.

Los demás asuntos con que cuente la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar cuenta a la Asamblea con el acta de la sesión anterior.

LA C. SECRETARIA.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que en los términos del Artículo 30 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, el acta de la sesión anterior ha sido repartida a los coordinadores de los grupos parlamentarios, y por lo tanto se solicita su autorización para preguntar a la Asamblea si es de aprobarse.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señora Diputada.

LA C. SECRETARIA.- Está a consideración el acta. No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta si se aprueba.

Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

ACTA DE LA QUINTA SESION ORDINARIA DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL, CORRESPONDIENTE AL PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS, DEL PRIMER AÑO DE EJERCICIO CELEBRADA EL DIA PRIMERO DE OCTUBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE.

PRESIDENCIA DEL C. DIPUTADO RENE ARCE ISLAS

En la Ciudad de México, a las once horas con quince minutos, del día primero de octubre de mil novecientos noventa y siete, la presidencia declara abierta la sesión, una vez que la secretaria manifiesta una asistencia de 58 ciudadanos Diputados.

Se da lectura al Orden del Día y habiéndose repartido el acta de la sesión anterior a los coordinadores de los grupos parlamentarios, de conformidad con el artículo 30 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, se aprueba en sus términos.

Enseguida, la secretaria da lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno, para proponer al Pleno nuevos integrantes a las Comisiones y Comités de Trabajo de la Asamblea.

Sin que motive discusión, se aprueba. La presidencia acuerda: hágase del conocimiento de los presidentes de las comisiones y comités correspondientes.

De igual forma, la secretaria da lectura al comunicado de la Comisión de Gobierno, respecto de la integración de la Comisión Especial, encargada de dar seguimiento a los lamentables sucesos de las colonias Doctores y Buenos Aires.

En dicho documento, se proponen como integrantes de dicha Comisión a los Diputados Martí Batres Guadarrama, Coordinador de la Fracción Parlamentaria del P.R.D.; Manuel Sergio Aguilera Gómez, Coordinador de la Fracción Parlamentaria del P.R.I.; Miguel Hernández Labastida, Coordinador de la Fracción Parlamentaria del P.A.N.; Sara Isabel Castellanos Cortés, Coordinadora de la Fracción Parlamentaria del P.V.E.M.; José Narro Céspedes, Coordinador de la Fracción Parlamentaria del P.T.; Eduardo Escobedo Miramontes, Presidente de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia; Amado Salinas Torre, Presidente de la Comisión de Seguridad Pública y, José Alfonso Rivera Domínguez, Presidente de la Comisión de Derechos Humanos.

La presidencia, acuerda que se haga del conocimiento de las autoridades correspondientes.

Para presentar una iniciativa de reformas a la Ley Orgánica de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, hace uso de la tribuna el Diputado Alejandro Rojas Díaz Durán.

En los términos del artículo 11 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, se turna para su análisis y dictamen, a la Comisión de Vigilancia de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea.

La presidencia indica, que en los términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno de fecha 22 de septiembre en curso, comparece en esta sesión el Secretario del Medio Ambiente del Departamento del Distrito Federal, Doctor Eduardo Palazuelos Rendón y, para acompañarlo al interior del recinto, designa en comisión a los Diputados José Luis Benítez Gil, José Manuel Minjares Jiménez, Rafael López de la Cerda y René Rodríguez Ruiz.

Una vez, que la comisión cumple con su cometido, se da lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno, que norma las comparecencias de los Secretarios del Departamento del Distrito Federal en esta Asamblea Legislativa.

A fin de presentar el informe de las acciones realizadas por la Secretaría del Medio Ambiente del Departamento del Distrito Federal, hace uso de la tribuna el Doctor Eduardo Palazuelos Rendón.

*En cumplimiento, del punto tercero del acuerdo que norma ésta comparecencia, y una vez que el Secretario del Medio Ambiente ha dado lectura a su informe, hacen uso de la tribuna, para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los Diputados **Lucerito del Pilar Márquez Franco, del Partido de la Revolución Democrática; José Manuel Minjares***

Jiménez, del Partido Acción Nacional; José Alfonso Rivera Domínguez, del Partido Revolucionario Institucional, José Luis Benítez Gil, del Partido Verde Ecologista de México, y René Rodríguez Ruiz, del Partido del Trabajo.

El Presidente de la Mesa Directiva, al termino de la intervención de la Diputada Márquez Franco, hace un llamado a los diputados y a sus coordinadores, en los términos del artículo 37 fracción XI, ya que se corre el riesgo de perder el quórum.

La presidencia solicita al Secretario del Medio Ambiente, doctor Eduardo Palazuelos Rendón, pasar a la tribuna, a fin de dar respuesta a las interrogantes que le serán formuladas.

*Para tal efecto, hacen uso de la palabra los Diputados **René Baldomero Rodríguez Ruiz, del Partido del Trabajo; José Luis Benítez Gil, del Partido Verde Ecologista de México; Netzahualcóyotl de la Vega García, del Partido Revolucionario Institucional; Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional; y Francisco Martínez Rojo, del Partido de la Revolución Democrática,** quienes hacen uso de su derecho de replica.*

El Secretario del Medio Ambiente, doctor Eduardo Palazuelos Rendón, dio respuesta a las preguntas que le fueron planteadas, y finalmente, formuló sus conclusiones.

La presidencia agradeció su presencia al doctor Palazuelos Rendón, así como sus reflexiones y, solicitó a la comisión designada acompañarle a su salida del recinto, en este momento se decreta un receso de 60 minutos.

Siendo las diecisiete horas, se reanuda la sesión. En los términos del artículo 27 del Reglamento para el Gobierno Interior, el Pleno de la Asamblea autoriza en votación económica, continuar con los trabajos hasta desahogar el Orden del Día.

*El Presidente de la Mesa Directiva informa, que en cumplimiento del acuerdo de la Comisión de Gobierno, de fecha 22 de septiembre en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Desarrollo Económico del Departamento del Distrito Federal, licenciado Héctor Flores Santana y, para acompañarlo al interior del salón de sesiones, designa en comisión a los Diputados **Roberto Rico Ramírez, Alejandro Vázquez Enriquez, José Narro Céspedes y Jesús Galván Muñoz.***

Una vez, que la comisión cumplió con su cometido, se da lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno, que norma ésta comparecencia.

Con objeto de presentar el informe de las acciones realizadas por la Secretaría de Desarrollo Económico del Departamento del Distrito Federal, hace uso de la tribuna el licenciado Héctor Flores Santana.

En cumplimiento, del punto tercero del acuerdo que norma ésta comparecencia, y una vez que el Secretario de Desarrollo Económico, ha dado lectura a su informe, hacen uso de la tribuna, para fijar la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los **Diputados, Roberto Rico Ramírez, del Partido de la Revolución Democrática; Arne Sidney Aus Den Ruthen Haag, del Partido Acción Nacional; Luis Miguel Ortíz Haro, del Partido Revolucionario Institucional, Sara Isabel Castellanos Cortés, del Partido Verde Ecologista de México, y José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo.**

La presidencia solicitó al Secretario de Desarrollo Económico, licenciado Héctor Flores Santana, pasar nuevamente a la tribuna, a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas.

Para tal efecto, hacen uso de la palabra los **Diputados René Rodríguez Ruiz, del Partido del Trabajo; Sara Isabel Castellanos Cortés, del Partido Verde Ecologista de México; Octavio Guillermo West Silva, del Partido Revolucionario Institucional; Jesús Galván Muñoz, del Partido Acción Nacional; y Miguel Angel Pelaez Gerardo, del Partido de la Revolución Democrática,** quienes hacen uso de su derecho de replica.

El Secretario de Desarrollo Económico, licenciado Héctor Flores Santana, dio respuesta a las preguntas que le fueron formuladas, y al final de su intervención, formuló sus conclusiones.

De conformidad con en el punto sexto, del acuerdo que norma ésta comparecencia, la presidencia dio un mensaje en donde agradeció su presencia al licenciado Héctor Flores Santana, así como las respuestas que dio a las preguntas que le fueron formuladas y, solicitó a la comisión designada acompañar al Secretario de Desarrollo Económico a su salida del recinto.

Para referirse al Vigésimo Noveno Aniversario de los acontecimientos ocurridos el 2 de octubre de 1968, hacen uso de la tribuna los **Diputados Rigoberto Nieto López, del Partido de la Revolución Democrática; Armando Salinas Torre, del Partido Acción Nacional, Oscar Levín Coppel, del Partido Revolucionario Institucional, José Narro Céspedes, del Partido del Trabajo y, José Luis Benítez Gil, del Partido Verde Ecologista de México.**

La presidencia a petición del Diputado Nieto López, solicita guardar un minuto de silencio, por los caídos el 2 de octubre de 1968.

Para hechos, hace uso de la palabra la **Diputada Verónica Dolores Moreno Ramírez, del Partido de la Revolución Democrática.**

Por instrucciones de la presidencia, la secretaria da lectura al acuerdo complementario de la Comisión de Gobierno para proponer al Pleno nuevos integrantes a las Comisiones y Comités de Trabajo de ésta Asamblea.

Dicha propuesta es aprobada por el Pleno y la presidencia acuerda hágase del conocimiento de los presidentes de las comisiones respectivas.

Agotados los asuntos en cartera, se da lectura al Orden del Día de la próxima sesión.

A las veintiuna horas, con cincuenta minutos, se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día tres de octubre a las once horas.

Aprobada el acta, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- El siguiente punto del orden del día, es la discusión y en su caso aprobación del dictamen de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia relativo a la aprobación del nombramiento de la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, sírvase la secretaria dar lectura al dictamen de referencia.

EL C. SECRETARIO DIPUTADO JOSE LUIS BENITEZ GIL.- Comisión de Administración y Procuración de Justicia

Honorable Asamblea:

A la Comisión de Administración y Procuración de Justicia fue turnado por el Presidente de la Mesa Directiva de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, la propuesta del Jefe del Departamento del Distrito Federal, para designar a la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

De conformidad con el artículo décimo Tercero Transitorio del decreto mediante el cual se declaran reformados diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de agosto de 1996 y con fundamento en el artículo 47, fracción II, 48, 49, fracción I, 51, 93, Segundo párrafo y 94 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y 97 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, esta Comisión resulta competente para conocer de la propuesta antes mencionada.

Por lo anterior de, esta Comisión de Administración y Procuración de Justicia somete a consideración del Pleno de esta Asamblea, el presente dictamen, de conformidad con los siguientes antecedentes:

Primero. El presidente de la Mesa Directiva de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, turnó a esta Comisión que dictamina el asunto de que se trata, el día 25 de septiembre de 1996.

Segundo. En términos del inciso A) del Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, el día 25 de septiembre de 1997 se publicó en los diarios La Prensa, El Nacional, La Afición, El Herald de México, Ovaciones, Tribuna y El Financiero, la propuesta del nombramiento de que se trata, a fin de que los interesados pudieran aportar a esta Comisión que dictamina elementos de juicio.

Tercero. La Oficialía Mayor de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con fecha de 30 de septiembre de 1997, informa a la Comisión que dictamina que no se recibió comunicación alguna dirigida a esta Asamblea Legislativa o a la Comisión dictaminadora, en que aportan elementos de juicio a considerar en la elaboración del dictamen correspondiente.

Cuarto. En cumplimiento de lo dispuesto por el inciso b) del artículo 94 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, el día 26 de septiembre de 1997, se citó a la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez, para comparecer ante esta Comisión que dictamina el día 30 del mismo mes y año.

QUINTO. La ciudadana Licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez compareció ante esta Comisión de Administración y Procuración de Justicia el día 30 de septiembre de 1997, exponiendo de manera general su trayectoria profesional en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y dando respuesta a los planteamientos formulados por los diputados de dicha Comisión.

Sexto. Los miembros de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia se reunieron el día primero de octubre de 1997 para la discusión y aprobación del presente dictamen.

CONSIDERACIONES

Primera. El día primero de enero de 1996 entró en vigor una nueva Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, expedida por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, en ejercicio de las funciones legislativas establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dicho ordenamiento atribuye en su artículo Tercero al titular del órgano de gobierno del Distrito Federal, la designación de los magistrados del mismo Tribunal, cuyo nombramiento debe someter a la aprobación de la Asamblea de Representantes.

La misma ley establece en su artículo 4º, transitorio, que se entenderán referidas al Jefe del Departamento del Distrito Federal las citas hechas al Jefe del Distrito Federal en tanto es elegido, denominación esta última que es cambiada por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en virtud de la reforma constitucional a que se alude en el presente dictamen.

Segunda. El día 22 de agosto de 1996, se publica en el Diario Oficial de la Federación el decreto mediante el cual se declaran reformados diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableciéndose en el cuarto párrafo del artículo 122 la elección de un Jefe de Gobierno del Distrito Federal, y en el artículo 13 transitorio, la continuación de la vigencia de todos los ordenamientos que regulan a los órganos locales en el Distrito Federal, en tanto no se expidan por los órganos competentes aquellos que deban sustituirlos conforme a las disposiciones y las bases señaladas en el decreto de referencia. En ello encuentra sustento la facultad del Jefe del Departamento del Distrito Federal para realizar el nombramiento de que conoce esta Comisión.

Tercera. Con base en una minuciosa revisión del expediente previamente turnado a los miembros de esta Comisión, la misma concluye que la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez cumple con los requisitos que para ser Magistrado del Tribunal de lo Contencioso Administrativo establece el artículo 4º de la Ley de dicho Tribunal, acreditándose los mismos con los datos curriculares, así como con documentación diversa. De esta manera, la nacionalidad mexicana y la edad mínima establecida para el cargo, con la acta de nacimiento de la propuesta la antigüedad de la obtención de la cédula profesional que la autoriza para ejercer la profesión de licenciado en Derecho; el tiempo de práctica profesional en la materia administrativa y fiscal, con la constancia suscrita por el Presidente del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, de la cual se desprende la prestación de los servicios por parte de la persona propuesta, durante aproximadamente 13 años; los últimos 10 de manera ininterrumpida, en las diversas áreas del propio Tribunal, habiendo fungido como asesora jurídica defensora jurídica, Secretaria de Acuerdos de la Primera Sala y de la Sala Superior, así como Magistrado suplente de la Segunda Sala, y finalmente con la protesta suscrita por la ciudadana

licenciada Aceves Gutiérrez relativa a la ausencia de una condena por delito doloso.

Cuarta.- En la comparecencia de la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez le fueron planteadas, por los miembros de la comisión dictaminadora, diversas cuestiones en relación a su experiencia profesional en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, inquietudes que fueron respondidas a satisfacción de los mismos.

Quinta.- Los miembros de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia se manifiestan en el sentido de que la documentación analizada acredita de manera fehaciente la experiencia profesional que el cargo requiere para su eficaz desempeño; igualmente que la propuesta en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal es una muestra de inequívoca de la experiencia de la misma en los asuntos que son competencia de dicho órgano, así como el desarrollo profesional de la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez a lo largo de 13 años de práctica en el Tribunal mencionado la ubican en el perfil idóneo para el cargo que ha sido propuesta, objetivando de esa manera las ventajas de la profesionalización y vinculada con la convivencia del servicio civil de carrera, por lo que se pronuncian en el sentido de aprobar el nombramiento objeto del presente dictamen.

Por lo anterior, esta Comisión de Administración y Procuración de Justicia somete a la consideración de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, el siguiente dictamen:

1.- Se aprueba el nombramiento de la ciudadana Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

2.- Notifíquese a la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez, para efecto de rinda su protesta ante el pleno de Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

3.- Archívese el presente asunto como totalmente concluido.

Por la Comisión de Administración y Procuración de Justicia firman: diputado Eduardo Escobedo Miramontes, Presidente; Diputado Antonio Padierna Luna, Vicepresidente; diputada Irma Islas León, Secretaria; diputado José Antonio Rivera Domínguez; diputado Ricardo Molina Teodoro; diputado Miguel Ángel Peláez Gerardo, diputada María de los Angeles Correa de Lucio; diputado Jesús Galván Muñoz; diputado Fernando Pérez Noriega; diputado Armando

Salinas Torre; diputado Alfredo Hernández Raigosa, y diputado René Arce Islas.

Salón de Sesiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a 1 de octubre de 1997.

Es todo, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Para fundamentar, hará uso de la palabra el diputado Eduardo Escobedo Miramontes de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia.

Asimismo, razonarán su voto los diputados: Fernando Pérez Noriega, por el Partido Acción Nacional; María de los Angeles Correa de Lucio, por el Partido de la Revolución Democrática.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra el diputado Eduardo Escobedo Miramontes.

EL C. DIPUTADO EDUARDO ESCOBEDO MIRAMONTES.- Señor Presidente, señoras y señores Legisladores: 24 años han pasado para que a partir del 1 de enero de 1996 la Capital de la República tuviera una nueva Ley Orgánica del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal. Esta nueva Ley Orgánica de dicho Tribunal la expide la III Asamblea de Representantes del Distrito Federal y abroga la ley de dicho Tribunal que databa del año 1971.

Este tribunal, como ustedes saben, señores legisladores, tiene sus fundamentos constitucionales en los artículos 73, fracción XXIX, inciso h) de la Constitución, e igualmente en el artículo 122 que está dedicado a la organización política y jurídica de la Ciudad de México, Distrito Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y tiene como función fundamental el dirimir las controversias entre particulares y actos de la Administración Pública Federal, o del Distrito Federal.

Igualmente, tiene su fundamento, dicho Tribunal, en lo que dispone el artículo 9º del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en donde se determina que la función jurisdiccional en el orden administrativo, en la Capital de la República, estará a cargo de un Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

Este Tribunal está compuesto de una Sala Superior integrada por cinco Magistrados, y por tres Salas Ordinarias compuestas de tres Magistrados cada una.

De lo que se trata hoy el dictamen que está a la consideración del pleno, es precisamente de la aprobación o no del nombramiento que ha hecho el Jefe del Departamento del Distrito Federal en la persona de la licenciada Aceves Gutiérrez para ocupar la Magistratura de una Sala Ordinaria de las tres que

componen el Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

El dictamen está ajustado estrictamente a los tiempos también estrictos que marca el artículo 94 de la Ley Orgánica de esta Asamblea; tiempos que obligan a que la Asamblea dictamine y presente al pleno, dentro de los 10 siguientes a que la Mesa Directiva haya recibido el nombramiento, en este caso del Jefe del Departamento del Distrito Federal, y por lo tanto someta a la aprobación de este Honorable pleno el dictamen correspondiente.

Fue recibida por la Mesa Directiva el 24 de septiembre el nombramiento respectivo, fue turnado a la Comisión de Administración y Procuración de Justicia el día 25; de acuerdo con lo que dispone ese artículo 94, la Presidencia citó a la licenciada Aceves Gutiérrez a comparecer el día 30 de septiembre, citación que se hizo el día viernes 26; al día hábil siguiente, esto es, 29 de septiembre, se entrega a cada uno de los señores diputados integrantes de la Comisión el expediente relativo a los documentos que se acompañan anexos al nombramiento, entre los cuales cabe destacar fundamentalmente la constancia del Presidente del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en donde se observa la trayectoria que ha seguido la licenciada Aceves Gutiérrez en dicho Tribunal.

La comparecencia de la licenciada Aceves Gutiérrez se realiza el día 30 de septiembre y ahí se dan cuestionamientos por parte de los señores diputados integrantes de la Comisión sobre diversos aspectos técnicos jurídicos y de la trayectoria profesional de la licenciada Aceves Gutiérrez, aspectos que tuvieron que ver con preguntas tales como la competencia del Tribunal, los aspectos relativos al interés jurídico y legítimo para acreditar la legitimación, lo que tiene que ver con la complementación de sentencias de dicho Tribunal, así como la suspensión de la ejecución de actos que puedan llevar a cabo en determinados casos el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

La Comisión, de acuerdo con las respuestas que se tuvo en esa comparecencia y fundamentalmente a lo previsto en el artículo 4º de la Ley Orgánica del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, tuvo por satisfechos los requisitos de que habla dicho precepto. Esto es, la licenciada Aceves Gutiérrez se ha desempeñado durante casi 11 años ininterrumpidos en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en donde ha ocupado los cargos asesora jurídica, defensora del Sistema Gratuito de Defensoría Jurídica del propio Tribunal, en donde también se ha desempeñado como

Secretaria de Acuerdos de la Sala Ordinaria, Secretaria de Acuerdos de la Sala Superior y aproximadamente durante un año se ha desempeñado como Magistrada Suplente en virtud del nombramiento de la Sala Superior del Tribunal para lo cual está facultada la propia Sala Superior en los términos del artículo 10 de la Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

En tales razones, satisface las exigencias de dicho artículo 4º en relación a la edad, en relación a la experiencia de 11 años, igualmente satisface el requisito de contar con título de Licenciado en Derecho expedido por la institución de educación superior autorizada que la Ley lo exige de cinco años y la licenciada Aceves Gutiérrez lo tiene por cerca de 20 años.

Compañeras y compañeros diputados:

En esa virtud es que se presenta a la consideración de este Pleno el dictamen correspondiente y no quisiera yo dejar de mencionar algunas reflexiones que nos han llevado a los señores diputados a expresar en el seno de la Comisión de Justicia cuando se recibió la comparecencia de la licenciada Aceves Gutiérrez.

La primera, que tiene que ver fundamentalmente con la imperiosa necesidad de que se dé una decisiva y fuerte publicidad a la existencia y a la competencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, dado que de acuerdo con los informes que tiene la propia Comisión, el número de habitantes que acude a interponer demandas de la competencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo es verdaderamente bajísimo.

Estamos hablando que de acuerdo con el informe de labores presentado en el año de 1996, se dictaron 2800 sentencias de las cuales estaríamos hablando de 2622 fueron favorables a los particulares y 238 fueron solamente favorables a las autoridades.

Igualmente, como una reflexión importantísima, fue lo relativo al sistema de carrera judicial al interior del propio Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, puesto que estamos nosotros hablando de que en los últimos años se ha dado un impulso fundamental a los servicios de carrera tanto de la policía a nivel de la Ley de Seguridad Pública en el Instituto de Formación Policial, de la Procuraduría General de la República y de la Procuraduría Capitalina, uno a nivel de consejo de profesionalización del servicio civil de carrera y, dos, a nivel Instituto de Formación Profesional, y finalmente a la propia carrera judicial que ya está implementada en la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y la Ley Orgánica de los Tribunales del Fuero Común del

Distrito Federal, a través de los consejos de judicatura del Distrito Federal y de la Federación respectiva.

Por las razones anteriores, queda a la consideración del pleno el dictamen por el cual se aprueba el nombramiento de la licenciada Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Fernando Pérez Noriega, por el Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO FERNANDO PEREZ NORIEGA.- Con su permiso, señor Presidente; señoras y señores Diputados.

El Partido Acción Nacional, por mí conducto, quiere hacer uso de esta tribuna a fin de razonar el sentido de nuestro voto respecto del dictamen que presenta la Comisión de Administración y Procuración de Justicia ante esta Asamblea, mediante el cual se aprueba el nombramiento de la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Uno de los principales postulados del Partido Acción Nacional, para el Distrito Federal, es el del fortalecimiento de la función judicial para que exista un equilibrio de poderes y consecuentemente la procuración e impartición de justicia se de en los términos que ordena la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es decir, que sea pronta, expedita y gratuita, mandato este que además en nuestros días y en esta ciudad se ha convertido en uno de los principales reclamos de la ciudadanía.

El Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en su formación integración y funcionamiento, resulta ser sui generis, lo cual hace la justicia que debe impartir no siempre sea pronta y expedita, por ello creemos que es necesario su fortalecimiento integral; es importante que dicho Tribunal adquiera prestigio, eficacia y autonomía real; que todas sus actuaciones sea imparciales, prevaleciendo en ellas los criterios de equidad y justicia.

Resulta imperativo que verdaderamente contemos con un órgano autónomo e independiente, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que forme parte del sistema judicial del Distrito Federal.

Lo anterior, hace necesario que todos y cada uno de los funcionarios que presten sus servicios en este Tribunal no sólo tengan los conocimientos profesionales o técnicos requeridos para el desempeño eficiente de sus

funciones respectivas, sino que además tengan un sentido de verdadero servicio a la ciudadanía, y de orgullo por pertenecer a una institución de esa naturaleza.

Con base en estas premisas, es que en Acción Nacional estamos convencidos de que para el funcionamiento eficaz del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, y sobre todo para que éste imparta una justicia pronta, completa e imparcial, el personal que lo conforma y en especial los Magistrados, deben ser seleccionados y/o nombrados por su saber y dedicación, por su profesionalismo y capacidad, por la trayectoria dentro del propio Tribunal, y no por razones políticas, de amistad o parentesco, o por compromisos políticos.

Aunado a lo anterior, se hace necesaria la formación de cuadros profesionales mediante el establecimiento del Servicio Civil de Carrera o la Carrera Judicial, como se establece ya en la Ley Orgánica del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, con la finalidad de que los Magistrados y Jueces realicen su importante función bajo criterios de eficiencia, eficacia, equidad, responsabilidad, vocación de servicio y honestidad, por lo que además se permite la evaluación periódica de su desempeño y con ello la posibilidad de ascenso, la remuneración equitativa, y consecuentemente una estabilidad laboral.

Asimismo, se eliminan, previenen actos de corrupción y vicios que la fecha abundan en los diferentes Juzgados y Salas de los Tribunales, y que los han desacreditado y burocratizado, y en ocasiones hasta ha impedido el hacer justicia a favor de quien tiene la capacidad de comprarla.

Resulta indispensable que los Tribunales del Distrito Federal, cuenten con un programa gradual de profesionalización y actualización permanente de sus funcionarios; que los cargos de Jueces, Magistrados, Secretario de Acuerdos y actuarios, se obtengan en base a los méritos obtenidos a su carrera judicial y a través de exámenes de oposición.

No podemos hablar de autonomía e independencia al Tribunal de lo Contencioso Administrativo, cuando los Magistrados son nombrados por la autoridad que emitió el acto, o resolución impugnada; y por tanto, es la parte demandada en el procedimiento y que se resultar responsable, debe de cumplir con la resolución que emita el Tribunal, teniendo de esta manera un doble interés directo dicha autoridad, mismo que en un momento dado es determinante para que los nombramientos recaigan en favor de determinada persona que garantice la protección de los derechos de la autoridad responsable. Ciertamente, estas propuestas

requieren de reformas constitucionales y legales, mismas que mi partido habrá de presentar en su oportunidad ante los órganos correspondientes.

Compañeras y compañeros Diputados: No quisimos hacer mención de todas estas circunstancias, porque el nombramiento de la Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que en esta ocasión se somete a consideración del pleno, no sólo comprobó que reúne los requisitos formales que la ley de la materia señala, sino que además, la licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez, tiene una trayectoria profesional en dicho Tribunal digna de reconocerse e incluso, tomarse como ejemplo para futuros nombramientos. Ha demostrado contar con una carrera en diferentes cargos dentro del propio Tribunal por más de diez años.

Por ello, es que el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, está a favor del dictamen de referencia y hace votos por que la licenciada Aceves Gutiérrez, contribuya en la profesionalización de la impartición de justicia.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra la Diputada Ma. de los Angeles Correa de Lucio.

LA C. DIPUTADA MA. DE LOS ANGELES CORREA DE LUCIO.- Con su permiso, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señora Diputada.

LA C. DIPUTADA MA. DE LOS ANGELES CORREA DE LUCIO.- Señores Diputados:

De conformidad con lo señalado en la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, la Comisión de Administración y Procuración de Justicia, recibió la propuesta del Jefe del Departamento del Distrito Federal, para aprobar el nombramiento como Magistrada del Tribunal Superior de Justicia de lo Contencioso, a la licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez. Los miembros de esta Comisión, recibimos unas horas antes de la comparecencia de dicha persona propuesta, el expediente para su análisis, por lo que no se tuvo la oportunidad de reunir o allegarse de más información que pudiera servir como un elemento de juicio.

Sin embargo, con la documentación que se recibió en forma muy sintética, se demuestra la experiencia y el conocimiento que en la materia tiene la propuesta del Jefe del Departamento. Con este expediente y los elementos que en él contenía, se pudo demostrar la experiencia que tiene la propuesta en lo que la materia se refiere, por el tiempo que ha estado desempeñando

diversos cargos en este Tribunal; por lo que la Fracción Parlamentaria del P.R.D., manifiesta su conformidad con el dictamen de nombramiento de la licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal Contencioso Administrativo, sobre todo por la experiencia y el conocimiento que se tiene. Y algo que ha estado pugnando el Partido de la Revolución Democrática, es que todo funcionario cumpla con un servicio civil de carrera.

Por eso, el Partido de la Revolución Democrática, invita a este pleno se vote en favor de la propuesta.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Benítez Gil José Luis, del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. DIPUTADO JOSE LUIS BENITEZ GIL.- Con su permiso, señor Presidente.

El Partido Verde Ecologista de México no tiene objeción en apoyar la candidatura de la Magistrada, ciudadana Laura Emilia Aceves Gutiérrez, al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal y estaremos pendientes en su actuar en beneficio de toda la sociedad, sin excepción, esperando cumpla con honestidad, honradez y disposición de servicio y su gestión sea pronta, veraz y expedita en la aplicación de las leyes.

En estos momentos en que la sociedad necesita de personas altamente reconocida en el plano ético y moral, por lo que leímos, la ciudadana licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez cumple con estos requisitos, por lo que el Partido Verde Ecologista de México apoya esta candidatura con su voto razonado.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a preguntar a la Asamblea, en votación económica, si es de aprobarse el dictamen presentado por la Comisión de Administración y Procuración de Justicia.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse el dictamen de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia, por el que se ratifica el nombramiento de la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de manifestarlo poniéndose de pie.

Aprobado el dictamen, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Se aprueba el dictamen de la Comisión de Administración y Procuración de Justicia, por el cual se ratifica el nombramiento de la C. Laura Emilia Aceves Gutiérrez, como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

Para dar cumplimiento al artículo 97 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, se encuentra a la puertas de este recinto la ciudadana Laura Emilia Aceves Gutiérrez, y para introducirle al salón de sesiones se designan en comisión a los siguientes Diputados: Eduardo Escobedo Miramontes, Antonio Padierna Luna e Irma Islas León. Solicitamos a los ciudadanos Diputados cumplan con su encargo.

(La comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Ciudadana Laura Emilia Aceves Gutiérrez, el pleno de esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal ratificó su nombramiento como Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal. En tal virtud, sírvase usted rendir la protesta, en los términos del artículo 97 de la Ley Orgánica de este cuerpo colegiado. Por lo tanto, se solicita a todos los presentes ponerse de pie.

LA C. LICENCIADA LAURA EMILIA ACEVES GUTIERREZ.- "Protesto guardar y hacer guardar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y las leyes que de ellos emanen, y desempeñar leal y patrióticamente el cargo de Magistrada del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, mirando en todo por el bien y prosperidad de la unión y del Distrito Federal; y si así no lo hiciere, que el pueblo me lo demande".

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, licenciada Laura Emilia Aceves Gutiérrez.

Se ruega a la Comisión designada, acompañar a la Magistrada Laura Emilia Aceves a su salida del recinto, cuando desee hacerlo.

(La comisión cumple su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Ciudadanas y ciudadanos Diputados:

En los términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno, de fecha 22 de septiembre en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, ingeniero Daniel Ruíz Fernández.

Para acompañarlo al interior del salón de sesiones, se designan en Comisión a los siguientes Diputados:

Sara Lygeia Murúa Hernández, Antonio Padierna Luna, Luis Miguel Ortíz Haro y Fernando Pérez Noriega.

Se declara un breve receso y se suplica a la Comisión designada que cumpla con su cometido.

(La Comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura al Acuerdo de la Comisión de Gobierno, que norma la comparecencia antes este pleno, del ciudadano Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, ingeniero Daniel Ruíz Fernández.

EL C. SECRETARIO.- Acuerdo de la Comisión de Gobierno que regula las comparecencia de los secretarios del Departamento del Distrito Federal.

CONSIDERANDO

Primero.- Que el Jefe del Departamento del Distrito Federal, en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 67, fracción XIV y Octavo Transitorio del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 10, fracción XIII y Séptimo Transitorio de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, presentó a la apertura del Primer Periodo de Sesiones Ordinarias, correspondiente al Primer Año de Ejercicio de esta Asamblea, el informe sobre el estado que guarda la Administración Pública del Distrito Federal.

Segundo.- Que los artículos 42, fracción XI, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; y 10, fracción XVI de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal; 58, 59 y 60 del Reglamento para su Gobierno Interior, facultan a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para llamar a comparecer a funcionarios de la Administración Pública del Distrito Federal cuando se estudie un asunto concerniente a sus respectivos ramos o actividades.

Tercero.- Que el artículo Décimo Transitorio del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal establece que la petición de comparecencia de los servidores públicos de la Administración Pública del Distrito Federal ante la Asamblea deberá ser formulada al Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Cuarto.- Que el artículo 60 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal establece que los servidores públicos que comparezcan ante el pleno deberán presentar un informe por escrito, con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente, para su distribución entre los Diputados.

Por lo anterior, los integrantes de la Comisión de Gobierno suscriben el siguiente

ACUERDO:

Primero.- Se invita a los Secretarios del Departamento del Distrito Federal a que acudan a comparecer ante el pleno de la Segunda Asamblea Legislativa del Distrito Federal, conforme a lo señalado en el presente acuerdo, a efecto de que amplíen el informe que presentó el Jefe del Departamento del Distrito Federal el 17 de septiembre de 1997.

Segundo.- Cada Secretario del Departamento del Distrito Federal compareciente proporcionará a los diputados a la Asamblea su informe por escrito, con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente.

Tercero.- Las sesiones a que se refieren los puntos anteriores se verificarán a partir de las 11:00 horas en el salón del pleno de la propia Asamblea. Para el caso de que 2 servidores públicos comparezcan en una misma sesión, al concluir la comparecencia del primero se continuará con el siguiente compareciente, en el orden que a continuación se señala, pudiendo decretar un receso entre una y otra, a consideración de la Presidencia de la Mesa Directiva: Secretario de Obras y Servicios, ingeniero Daniel Ruíz Fernández, viernes 3 de octubre.

Cuarto.- La mecánica de las comparecencias será la siguiente:

1.- El Presidente de la Mesa Directiva designará para cada caso la comisión de cortesía que recibirá al Secretario del Departamento del Distrito Federal correspondiente.

2.- El servidor público hará uso de la palabra hasta por 30 minutos para exponer los aspectos generales inherentes a su ramo.

3.- Concluida la intervención del servidor público en turno, los grupos parlamentarios, por medio de un diputado que previamente acuerden, fijarán su posición en un tiempo que no excederá de 10 minutos. El orden de participación será el siguiente: PRD, PRI, PAN, PVEM, PT.

4.- A continuación se iniciará el periodo de preguntas y respuestas, para lo cual el Presidente de la Mesa Directiva otorgará el uso de la palabra a un diputado de cada grupo parlamentario, los cuales formularán sus preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos cada una. Al final de cada una de ellas el Secretario hará uso de la palabra hasta por 10 minutos para dar respuesta.

Al finalizar el diputado que hubiere formulado la pregunta, podrá nuevamente hacer uso de la palabra hasta por 3 minutos para formular su réplica. El orden

de participación de los grupos parlamentarios será el siguiente: PT, PVEM, PAN, PRI, PRD.

5.- Al finalizar el periodo de preguntas y respuestas, se concederá el uso de la palabra al Secretario compareciente para que formule sus conclusiones y dirija un mensaje final hasta por 5 minutos.

Quinto.- Durante la etapa de fijación de posturas el Secretario compareciente ocupará el lugar que le asigne la Mesa Directiva.

Sexto.- En esta sesión el Presidente no podrá autorizar interpelaciones al compareciente, ni intervenciones para rectificar hechos o contestar alusiones personales.

Al finalizar las comparecencias del día, intervendrá el Presidente de la Mesa Directiva, para dar un mensaje final y posteriormente, de ser el caso, continuar con los demás asuntos en cartera.

México, Distrito Federal, salón de sesiones de la Comisión de Gobierno de la II Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a 22 de septiembre de 1997.

Firman: Diputado Martí Batres Guadarrama, diputado Manuel Aguilera Gómez, diputado Miguel Hernández Labastida, diputada Sara Isabel Castellanos Cortés, diputado José Narro Céspedes, diputado René Arce Islas, diputado Alfredo Hernández Raigosa, diputada Yolanda Tello Mondrágón, diputada Elba Martha García Rocha y diputado Francisco Ortiz Ayala.

EL C. PRESIDENTE.- Para presentar un informe de las acciones realizadas en la Secretaría de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, tiene la palabra el ingeniero Daniel Ruíz Fernández.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Honorable Asamblea: En atención a la amable invitación del Presidente de la Comisión de Gobierno de esta Asamblea Legislativa del Distrito Federal, comparezco ante ustedes para informar de los asuntos que competen a la Secretaría de Obras y Servicios.

Los programas de la Secretaría se desarrollan con base en las atribuciones que le otorga el Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Su organización está integrada por cuatro direcciones generales; dos órganos desconcentrados; y tres coordinaciones. Cada una de estas unidades administrativas lleva a cabo las siguientes funciones:

La Dirección General de Obras Públicas, proyecta y construye las vialidades, puentes vehiculares y peatonales, los edificios públicos para los servicios de salud y abasto y muy especialmente las escuelas de

nivel básico que demanda la población, a través de la Secretaría de Educación Pública.

La Dirección General de Servicios Urbanos, atiende el manejo de los residuos sólidos, hasta su disposición final en los rellenos sanitarios, y fortalece la recolección de los desechos y la limpieza urbana; asimismo, realiza el mantenimiento de la vialidad primaria que abarca la rehabilitación y conservación de todo su equipamiento, incluyendo la introducción del alumbrado público en las avenidas principales, vías rápidas, ejes viales y nuevas colonias.

La Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica se aboca a la operación y mantenimiento del sistema hidráulico y al proyecto y construcción de obras de infraestructura necesarias para proporcionar los servicios que la población requiere, y que fundamentalmente son: el suministro de agua potable a todos los habitantes, la captación, control y evacuación de las aguas residuales y pluviales que se generan en la ciudad y la infraestructura para el tratamiento de aguas de residuales y su reuso.

La Dirección General de Construcción de Obras del Sistema de Transporte Colectivo, antes CONVITUR, es la encargada de proyectar y construir todas las obras necesarias para la ampliación de la infraestructura del transporte masivo, compuesta por el Metro, trolebuses y tren ligero. Por su importancia, destaca el proyecto y la construcción de las nuevas líneas del Metro, así como de las obras inducidas y colaterales que origina, como desvíos de instalaciones, vialidades, puentes vehiculares y peatonales, paraderos y talleres ligados a las líneas.

La Comisión de Aguas del Distrito Federal está encargada de implantar el sistema de micromedición, atender el sistema comercial apoyado en el padrón de usuarios y la instalación de medidores, a fin de emitir las boletas para el cobro por servicio medido del consumo de agua, y levantar el catastro de redes secundarias de agua potable y drenaje para su mantenimiento y rehabilitación.

La Planta de Asfalto produce y proporciona el concreto asfáltico a todas las dependencias del Departamento del Distrito Federal y a particulares que lo requieren, y ha sido un factor importante en la regulación de los precios del mercado.

La Coordinación Sectorial de Normas, Especificaciones y Precios Unitarios, tiene a su cargo la elaboración y difusión de las normas de construcción y del tabulador de precios unitarios que rigen la obra pública que realizan las dependencias del Departamento del Distrito Federal y las asesora en la elaboración de

bases y procedimientos para la realización de licitaciones de adquisiciones y obras públicas.

La Coordinación Técnica promueve y coordina proyectos de investigación científica y tecnológica requeridos para la actualización constante del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y sus normas técnicas complementarias, tendientes a incrementar la seguridad estructural de las edificaciones; apoya a las diversas dependencias del Departamento en la revisión de los aspectos relativos a dicha seguridad estructural en los inmuebles que ocupan; da seguimiento al desarrollo de los programas de obra pública y colabora con la Comisión de Admisión de Directores Responsables de obra en las tareas de evaluación de los profesionales aspirantes a este registro.

La Coordinación Sectorial de Presupuesto y Estudios Técnicos, coordina las acciones referentes a recursos humanos, materiales y financieros y es el enlace entre las unidades administrativas que integran el sector Obras y Servicios, con las diferentes dependencias centrales.

Para llevar a cabo las funciones específicas de las entidades señaladas, se mantiene estrecha relación con prácticamente todas las unidades administrativas del Departamento para la coordinación de proyectos y ejecución de obras, incluidas las delegaciones, pero también hay una importante relación interinstitucional con otras dependencias del Gobierno Federal, particularmente con las Secretarías de Educación Pública, del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, a través de la Comisión Nacional del Agua, la Gerencia Regional de Aguas del Valle de México, la Gerencia del Vaso de Texcoco y el Instituto de Ecología; las secretarías de Salud, de la Defensa Nacional, de Hacienda y Crédito Público, de Desarrollo Social, de Comercio y Fomento Industrial, de Gobernación y de la Contraloría y Desarrollo Administrativo.

Asimismo, con la Comisión Federal de Electricidad, Luz y Fuerza del Centro, Teléfonos de México, Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, PEMEX, BANOBRAS, las cámaras de industriales y constituciones académicas y centros de investigación, como son la Fundación Javier Barros Sierra, Centro de Investigación y Registro Sísmico, el Centro de Investigación Sísmica, Instituto de Ingeniería y de Geofísica de la UNAM, el Instituto Politécnico Nacional, la Universidad Autónoma Metropolitana y el Centro Nacional de Prevención de Desastres.

Asimismo, se mantiene una estrecha coordinación con los estados de México, Morelos, Puebla e Hidalgo, especialmente con el primero.

De acuerdo con lo señalado y con base en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Obras y Servicios se atienden principalmente los servicios de agua potable, drenaje, educación, transporte, residuos sólidos, alumbrado, recreación y obras para la preservación del ambiente.

De esta manera la tarea de la Secretaría de Obras y Servicios se desarrolla mediante dos líneas fundamentales de acción. La primera, es la de operar la infraestructura principal de la ciudad para mantenerla en condiciones aceptables de servicio; la segunda, es la de construir la nueva infraestructura que demanda la comunidad para dar cobertura a la población creciente y para complementar las necesidades que por distintas circunstancias se presentan.

Para dar idea de lo que la primera acción representa, en materia de agua potable se trata de proporcionar los 35,000 litros de agua que se consumen cada segundo, para operar y mantener los 910 kilómetros de la red primaria, las válvulas de 294 tanques de almacenamiento, 284 plantas de bombeo, 514 de acueductos, 653 pozas, 47 manantiales y 17 plantas potabilizadoras con 356 dispositivos para desinfección.

Con respecto al drenaje, se realiza también el mantenimiento y operación de los 2,000 kilómetros de colectores, con sus 85 plantas de bombeo; el desazolve de las 17 presas, 10 lagunas de regulación, 129 kilómetros de cauces a cielo abierto y 47 kilómetros de ríos y canales entubados y de mantener la correcta operación de los 156 kilómetros del drenaje profundo. De reaprovechar el agua residual mediante las 24 plantas de tratamiento de aguas residuales y distribuirla a través de los 626 kilómetros de redes y 21 plantas de bombeo.

En materia de vialidad, es necesario mantener en buenas condiciones casi mil kilómetros de red vial primaria que incluyen el Periférico, Circuito Interior, 366 Kilómetros de ejes viales y 266 de avenidas principales con 749 pasos peatonales, 185 puentes vehiculares, 27 distribuciones viales, 51,400 luminarias de alumbrado público y todo el equipamiento urbano complementario, como son los 169 superpostes, 12,600 unidades de soporte múltiple, 104,000 metros cuadrados de malla cilíndrica y las 11,000 protecciones metálicas en avenidas, escuelas, mercados y parada de autobuses.

Implica, asimismo, la recolección de las 11,400 toneladas de basura que se generan diariamente; recoger otras 500 de residuos acumulados en la vía pública; la selección y reciclamiento de los residuos sólidos en San Juan de Aragón, Borde Poniente y Santa Catarina; operar las 40 hectáreas de rellenos sanitarios; podar árboles de la ciudad y conservar las áreas verdes de parques y jardines.

Participación importante tienen las delegaciones en el mantenimiento de las redes secundarias de vialidad y agua potable y de drenaje, y de los planteles escolares de nivel básico, así como los organismos de transporte que se encargan de la operación y mantenimiento de Metro, trolebús y tren ligero.

Pero no basta con mantener operando esta enorme infraestructura con la labor que desarrollan todos los días y todas las noches más de 40 mil operarios y técnicos del Departamento del Distrito Federal para lograr que los habitantes de esta ciudad cuenten con los servicios indispensables, sino que además hay que enfrentar las necesidades crecientes de este conglomerado urbano, expandiendo la cobertura de los servicios mediante la construcción de las nuevas obras que se requieren, que es, como se dijo, la segunda línea de acción que debe atender la Secretaría de Obras y Servicios.

Así, durante la presente administración, de la mayor trascendencia ha sido definir las obras para lograr la viabilidad hidráulica de la ciudad, donde serán muy importantes las inversiones en esta materia. Al respecto, se cuenta con los Planes Maestros de Agua potable y de Drenaje y Saneamiento que establecen las mejores políticas de operación y las obras que hay que realizar, desde ahora y hasta el año 2,010; para asegurar la satisfacción de las necesidades previsibles, de acuerdo con la evolución que la ciudad tendrá en ese lapso.

En lo referente al agua potable es imprescindible racionalizar su uso, teniendo muy presente la imperiosa necesidad que existen de disminuir la sobreexplotación del acuífero del Valle para reducir la velocidad del hundimiento de la ciudad; esto implica recurrir al agua de fuentes externas que todavía es posible explotar; aprovechar óptimamente el caudal con base en una eficiente operación de la redes y una disminución de las pérdidas; lograr una mayor conciencia de la ciudadanía sobre la importancia que tiene este recurso, mejorando también la eficiencia en el cobro del agua mediante el establecimiento del sistema por consumo medido, y utilizar al máximo el agua residual tratada, tanto para usos que no requieran calidad potable, como

para la infiltración mediante su tratamiento adecuado y controles rigurosos.

De esta manera, con objeto de mejorar la distribución perimetral, que es un túnel en roca que empieza en Huixquilucan y terminará en Milpa Alta Al presente se tienen 22 kilómetros en operación y se están revistiendo 10.7 kilómetros que fueron excavados en los últimos tres años, con un avance de 1.3 kilómetros; esta tercera etapa entrará en vigor a finales de 1998, y la cuarta y última en el año 2000. Con esta obra y accesorios complementarios, como acueductos y tanques de almacenamiento, se podrá proporcionar una distribución mucho más equitativa a la ciudad, beneficiando en particular a las Delegaciones Magdalena Contreras, Tlalpan, Alvaro Obregón, Xochimilco, Milpa Alta, Iztapalapa e Iztacalco.

Además, para incrementar el nivel de servicio, en el periodo se construyeron 63 kilómetros de red primaria, 9.1 kilómetros de red secundaria, 18 tanques de almacenamiento con capacidad conjunta de 9 mil metros cúbicos y 10 plantas de bombeo.

Una preocupación de las autoridades es verificar y controlar la calidad del agua que se suministra. Para ello, se realizan inspecciones sanitarias mediante un programa de monitoreo permanente de las instalaciones hidráulicas, con el apoyo del Laboratorio Central del Control de Calidad del Agua en Xotepingo, donde se analizan 250 mil parámetros físicoquímicos y biológicos. Este control riguroso que incluye alrededor de 50,000 muestras anuales y unas 100,000 determinaciones de cloro libre residual, se aplica desde las fuentes de abasto, pozos, tanques de almacenamiento, plantas de bombeo, redes de distribución y tomas domiciliarias.

Por otra parte, en algunas zonas de la ciudad se ha degenerado la calidad del acuífero, como sucede en Iztapalapa, Iztacalco y Xochimilco, donde se ha detectado que el agua extraída contiene sales de fierro y manganeso, que aún no son dañinas a la salud, al entrar en contacto con el cloro, al agua toma un color amarillento. Para eliminar éstas y otras impurezas, se han construido 13 plantas potabilizadoras a pie de pozo donde el agua recién extraída pasa por varios procesos integrados por oxidación con ozono, filtración de lechos de arenas y grava, adsorción con carbón activado, ósmosis inversa y desinfección con hipocloritos de sodio, y en los próximos meses se terminarán 8 más de estas plantas; adicionalmente se concluirá otra planta potabilizadora junto al tanque de La Caldera para evitar estos mismos problemas en la batería de pozos en la Comisión Nacional del Agua; en los próximos dos

años será necesario construir otras 29 plantas para mejorar la calidad del servicio en las zonas señaladas.

El alto consumo de agua que se registra en la Ciudad se debe al desperdicio y derroche, a los mecanismos de recaudación y a la edad de las redes de distribución, además, importantemente de las fugas incrementadas por el hundimiento diferencial del suelo.

Para atender estos problemas, el Departamento definió esta parte de la política hidráulica en tres etapas:

A) La primera incluyó la actualización del padrón de usuarios, del catastro de redes en toda la superficie urbana, y el programa de instalación de medidores.

B) Abarca la emisión y distribución de boletas, recaudación de los derechos por suministro de agua, mejorar la atención al público y proporcionar mantenimiento a la infraestructura de medición.

La última, se refiere a la operación, conservación y mantenimiento de la red de distribución, así como la rehabilitación y ampliación de la red secundaria.

Este importante programa deberá ser continuo, ya que permitirá fomentar el uso racional de agua mediante la implantación de un esquema de pago por consumo medido incentivar a los consumidores a pagar sus cuentas y aumentar la eficiencia del servicio al conocer el comportamiento de los consumos.

En el periodo se levantaron 1'219,000 censos, con lo que se concluyó esta actividad que abarca un universo de 1'763,878 usuarios del servicio de agua; también quedó actualizado el catastro de las redes hidráulicas en 679 kilómetros cuadrados de toda el área con infraestructura; se instalaron 818,629 nuevos medidores, con lo que se llegó a 1'053,632 que es la meta fijada, y se realizó lo propio con 1,727 grandes usuarios.

Respecto del cobro por servicio medido, se emitieron 8'310,581 boletas en total, donde destacó el cuarto bimestral de este año con la emisión de 1'500,235 cuentas y se continuó con el cobro a 220 empresas que tienen pozos y descargan a la red de drenaje; asimismo, para mejorar la atención al público se abrieron 19 oficinas nuevas y 4 centros de atención telefónica.

En relación con la última etapa, se desarrolla un programa de detección y corrección de fugas, tanto visibles como no visibles y cuando la infraestructura así lo requiere, se rehabilitan tramos completos de la red secundaria.

Como resultado, en el corto plazo se espera lograr un importante ahorro de líquido, basado en dos factores de

difícil instrumentación: la implantación universal del cobro por servicio medido y el mejoramiento de la red secundaria y sus accesorios.

En el drenaje, con objeto de incorporar nuevas zonas al sistema de alcantarillado, se amplió en 44.5 kilómetros de red primaria; en 2.5 la red secundaria y se instalaron 14 kilómetros de colectores marginales en las Delegaciones Alvaro Obregón, Benito Juárez, Coyoacán, Iztacalco, Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco.

En relación con los dos colectores marginales, cabe señalar que estos cumplen una función muy importante en materia de saneamiento, ya que los asentamientos que se han venido dando en muchas de las barrancas, e incluso en algunos de los cauces, los contaminan con sus aguas residuales. La construcción de colectores marginales permitirá que únicamente escurra agua de lluvia por estos conductos naturales.

Se destinan también recursos importantes anualmente al desazolve del sistema del drenaje para mantener en óptimas condiciones los conductos del desagüe, así como de las presas y lagunas para que conserven su capacidad de almacenaje, indispensable para la regulación de grandes volúmenes de agua de lluvia que escurren durante las precipitaciones concentradas que caracterizan nuestro régimen pluvial. Para dar una idea de lo que este desazolve representa, el volumen extraído en el pasado estiaje, alcanzó la cantidad de 400,000 metros cúbicos.

De las obras para protección de inundaciones, destaca el sistema de túneles del drenaje profundo que alcanzó ya una longitud de 156 kilómetros en operación. De 95 a 97, se excavaron 12.8 kilómetros y se revistieron 15.6 kilómetros de túneles en los interceptores Oriente, Oriente-Oriente y Canal de Chalco; y se construyeron las plantas Zaragoza y la de San Buenaventura para bombear 20 metros cúbicos por segundo cada una, lo que impedirá las inundaciones en las zonas Oriente y Sur del D.F.

Para estas obras, el Departamento cuenta con dos escudos de tecnología nacional con los que es posible excavar con alto contenido de agua; se ha logrado rendimientos de hasta 38 metros por día con cada escudo, en las tres jornadas de trabajo:

Asimismo, se puso en funcionamiento un tramo de 5.2 kilómetros del entubamiento del Gran Canal del Desagüe, de los 9.5 que se ubican en el Distrito Federal, con lo cual se mejora el ambiente de la zona y se eliminan los problemas por posibles desbordamientos de aguas negras. Con este avance, restan por concluir 2.9 kilómetros para el próximo año, ya que por las

características técnicas sólo se puede trabajar en la temporada de estiaje.

Se han aplicado medidas para ahorrar caudales considerables de agua potable en usos donde dicha calidad no es necesaria. Para el aprovechamiento de las aguas residuales tratadas, en esta administración se construyeron 1,100 metros de tubería para reforzar el suministro del Parque Ecológico de Tláhuac, y 10.1 kilómetros adicionales de redes para la construcción de tres plantas de tratamiento en San Lorenzo, Mixquic y San Pedro Actopan, con una capacidad conjunta de 315 litros por segundo, destinados fundamentalmente al riego agrícola; se terminaron también dos de los cuatro módulos de la planta Santa Fé, para producir 289 litros por segundo y se procedió a la rehabilitación de otra planta más, donada por PEMEX para su operación.

En materia educativa, el gobierno del Distrito Federal colabora anualmente con la Secretaría de Educación Pública para construir todos los planteles del nivel escolar básico que requiere la población debido a su crecimiento o movilidad.

La infraestructura escolar oficial está integrada por 297 jardines de niños, 1,372 primarias, 522 secundarias y 130 escuelas de educación especial, que corresponden al nivel señalado y cada año se incrementa en un promedio de 800 espacios educativos, que incluyen aulas, talleres, laboratorios, salones de usos múltiples, cocinas, canchas deportivas, sanatorio y todos los anexos necesarios, de acuerdo con el propósito de cada plantel.

En las escuelas públicas del nivel básico se atiende al 80% del total de la población estudiantil del Distrito Federal. Estos planteles cumplen las exigencias más estrictas en materia de educación, tanto en lo referente a los espacios físicos como a su mobiliario, equipo y material didáctico.

La escuela representa una de las peticiones más reiteradas por la comunidad y por ello el gobierno de la ciudad ha fijado, como uno de los objetivos prioritarios, la construcción de planteles escolares, a fin de ampliar la cobertura y proporcionar este bienestar a la sociedad.

En coordinación con la Secretaría de Educación Pública se establecen las necesidades de construcción, aún cuando uno de los principales problemas es la consecución de terrenos ubicados estratégicamente en función de la demanda detectada, generalmente en las delegaciones periféricas que coinciden con el mayor crecimiento demográfico.

Así, en el periodo que se reseña, de acuerdo con la demanda escolar detectada durante los procesos de inscripciones, se habrán construido 142 escuelas nuevas, integradas por 54 jardines de niños, 64 primarias y 24 secundarias y ha ampliado 124 planteles, lo que significó un total de 2 mil 745 espacios educativos, con lo que se beneficio a 69,700 alumnos.

En este año se construyen 828 espacios educativos, donde se ha detectado la nueva demanda escolar o se encuentra alejada de los planteles existentes. Entre octubre y noviembre se contará con 39 escuelas nuevas y la ampliación de aulas en 54 planteles.

Adicionalmente cabe señalar que las escuelas, por la importancia que revisten, se encuentran clasificadas en el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, como pertenecientes al Grupo A, que son aquellas estructuras en las que existiera una falla las pérdidas de vidas humanas, económicas o culturales serían elevadas. Por ello, se exige un diseño que implica una resistencia 50% mayor ante las cargas permanentes y accidentales, de la que se pide para construcciones comunes; con ello los niños reciben su educación en lugares seguros ante cualquier sismo.

Una eficiente vialidad es necesaria para lograr un buen funcionamiento de la ciudad. La información reciente indica que circulan 3 millones de vehículos que generan 762 millones de viajes al año, y a pesar de que constantemente crece el sistema de transporte colectivo, el número de automóviles particulares se incrementan anualmente en 3% en promedio, por lo que la red vial presenta saturación, creando zonas de conflicto, pérdidas de tiempo y una preocupante contaminación del medio ambiente.

El sistema vial que existe es funcional, pero requiere que se complete resolviendo permanentemente los puntos conflictivos. Está integrado por 2 anillos concéntricos de circulación continua, como el Anillo Periférico y el Circuito Interior; vialidades radiales, como el Viaducto Miguel Alemán, la Calzada de Tlalpan, Río San Joaquín, Río Becerra y Aquiles Serdán; los ejes viales que forman una red y las avenidas principales que en conjunto forman la red vial primaria, con una longitud que rebasa los mil kilómetros, a la que convergen la red de calles secundarias que se extiende por más de ocho mil kilómetros. Su cuidado está a cargo de las delegaciones.

El programa vial establecido por el gobierno tiene como objetivo dotar la infraestructura de las zonas con mayor carencia, solucionar problemas puntuales de tránsito con puentes vehiculares, mantener la red en

buenas condiciones de operación y construir puentes peatonales para seguridad de las personas, que aunque son peticiones ciudadanas son poco utilizados por la gente.

En el Plan Rector de Vialidad se definen las soluciones de tipo general y puntual que produzcan los mayores beneficios sociales.

Con base en este plan, se incrementó en 23.35 kilómetros de vialidad primaria, con la construcción de las laterales en el Gran Canal de Desagüe, aprovechando el entubamiento; ampliación del Eje 7 Oriente, de los Ejes 3 y 4 Sur, los Ejes 5 y 6 Sur y el Eje 5 Poniente.

Destacan, por su importancia, la prolongación en 4 kilómetros de los Ejes 5 y 6 hasta la autopista a Puebla, que facilitará el tránsito de vehículos de carga que llegan a la Central de Abastos y a la Central de Carga Oriente, así como la construcción de las vialidades en los márgenes del entubamiento del Gran Canal, que tendrán una longitud de 7.5 kilómetros y conectará el arco norte del Periférico con el Circuito Interior, en una vía rápida de tres carriles por sentido.

Para el mantenimiento y pavimentación de vialidades y puentes vehiculares, la producción de mezcla asfáltica de los últimos tres años llegará a 1'376,000 toneladas.

Un aspecto importante de este organismo es la regulación de los precios del mercado, lo que le da competitividad comercial, además del ahorro que significa para el Departamento al pagar la mezcla asfáltica a precios de costo.

En la capital se generan más de 11,400 toneladas de residuos sólidos al día, cuyo manejo requiere de acciones de recolección, limpieza, transferencia, tratamiento y disposición final. Se ha calculado que cada habitante aporta poco más de un kilo diario de basura, más una fracción que deja la población flotante que cotidianamente viene a realizar sus actividades a la ciudad.

En esta materia, la atención se orientó a fortalecer la infraestructura, incorporar mejoras en la operación e impulsar la separación de las plantas para el aprovechamiento de productos reutilizables.

Las Delegaciones Políticas participan en el servicio de recolección y limpieza de calles locales. En tanto la Secretaría se encarga del confinamiento sanitario, apoya al sistema de transferencia, regula y conduce la operación de las plantas de selección y aprovechamiento y elimina las acumulaciones de basura de la vía pública, entre otras actividades.

En este proceso 20,000 trabajadores, 1,700 unidades recolectoras y 193 tractocamiones de transferencia para el manejo adecuado de los residuos.

Las estaciones de transferencia operan de manera intermedia entre la recolección de los residuos y su traslado a los sitios de tratamiento y la disposición final, lo que permite acortar distancias y aumentar la frecuencia de los vehículos recolectores domiciliarios.

En 1995 se rehabilitaron las estaciones de Azcapotzalco, Xochimilco, y en este año se terminará la de Cuauhtémoc, con lo cual se concluye el programa de ampliación y adecuación, donde se han incorporado conceptos ecológicos como filtros de depuración de aire, sistemas de aspersión de agua en la zona de tolvas, así como áreas verdes y cubiertas multipanel acústicas.

La disposición final de residuos se realiza en dos rellenos sanitarios: el del Bordo Poniente, que recibe unas 8,500 toneladas al día, y el de Santa Catarina, adonde llegan alrededor de 2,500 toneladas por día; en el primero de ellos, dentro de la etapa cuarta, se habrán construido 90 hectáreas en los últimos años. Durante 95 se clausuró y saneó el relleno sanitario Prados de la Montaña, donde se estudian las posibilidades de recuperación de biogas, y se procedió a su forestación.

Los residuos sólidos quedan compactados y cubiertos con capas de tepetate formando pirámides truncadas con base cuadrada de 200 metros por lado y altura de entre 5 y 8 metros para dar la pendiente adecuada a sus taludes, con lo cual la superficie queda pastizada y arborizada de 152 hectáreas correspondientes a zonas de etapas anteriores, quedan 150 por atender, más las 90 hectáreas que se terminarán en esta administración, y se dispone de una superficie de reserva para la disposición en los próximos años.

Por otra parte, en las plantas de selección de residuos sólidos en Bordo Poniente, San Juan de Aragón y Santa Catarina, se labora en la recuperación de subproductos, tales como: cartón, papel, vidrio, recuperándose en promedio entre 10 y 12% de un volumen operado de 6.500 toneladas por día. capacidad que se logró por la incorporación de una línea de proceso en las dos primeras plantas.

En las jornadas nocturnas, se realiza el barrido y el bacheo de la vialidad primaria, con una frecuencia de 3 a 5 veces por semana, así como la limpieza y el mantenimiento del

mobiliario urbano que se describió en la primera parte de este documento. En el periodo hasta agosto de este

año se reconstruyeron 17,140 metros cuadrados de guarniciones y banquetas, se rehabilitaron 95 kilómetros de protecciones viales y 153 kilómetros del equipamiento urbano.

Asimismo, se recolectaron los residuos de aproximadamente 1,200 sitios de la vía pública, en camellones y lotes baldíos, y se atiende, mediante contenedores, la recolección de hospitales, reclusorios y centros de asistencia social, manteniendo un control sanitario en el manejo de los residuos que se generan en estos sitios.

Una acción más es el retiro de árboles secos, así como la poda y desrame de 11,000 sujetos forestales que ponen en riesgo la seguridad de transeúntes, además del corte de ramas en 72,000 árboles que pueden afectar las líneas aéreas de transmisión eléctrica de alta y baja tensión, de acuerdo con un convenio establecido con el organismo de Luz y Fuerza del Centro.

Otro proyecto importante que además de mejorar la imagen urbana sirve para desarrollar centros de recreación y esparcimiento, son los corredores ecológicos que se han construido en camellones de zonas alternas pobladas. En el periodo que se reseña se habrán construido 14 corredores en diversos sitios de la ciudad y quedarán rehabilitados 38 más, que abarcan una superficie de 65 hectáreas.

La red general pública cuando con 340,000 luminarias, de las cuales 51,400 operan en la red vial primaria, incluyendo los puentes peatonales y vehiculares, cuya rehabilitación y mantenimiento está a cargo de la Secretaría, y el resto, que se localiza en la red secundaria, está a cargo de las Delegaciones. Sin embargo, la Secretaría se encarga de introducir el servicio en las colonias populares, así en 95 se instalaron 6,500, en el 96 fueron 3,000 y en este año se lleva un avance de 1,946; se llegará a 12,500 luminarias instaladas en 156 colonias de las Delegaciones Alvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Tlalpan, Tláhuac y Xochimilco.

En estas tareas participa el personal del Laboratorio de Alumbramiento del D.D.F., en la comprobación técnica de la implantación de medidas para el ahorro de energía y desarrollo del servicio, como son pruebas eléctricas, mecánicas u fotométricas, así como de calidad en equipos, dispositivos y sistemas de iluminación; también ha emitido guías técnicas para la adquisición de materiales y equipo, como un instrumento de control de calidad que permite contar con mejores instalaciones de alumbrado público.

En relación con este tema, un programa importante es el de ahorro de energía que consiste en sustituir lámparas y balastras por otras de menor consumo, sin detrimento de los niveles normativos de iluminación. En los últimos tres años se han retirado 3,600 equipos de iluminación fundamentalmente en pasos vehiculares y distribuciones viales, y a finales de año se habrán cambiado 10 mil luminarias de 400 watts por otras de 250, lo que permite ahorros considerables en el consumo de energía en el pago por este concepto a la compañía de Luz y Fuerza.

Para la celebración de las fiestas patrias y decembrinas también se participa en el alumbrado decorativo, para lo cual se instalan alrededor de 450, 000 foquitos multicolores bajo técnicas de racionalización de energía y mediante el uso de material reutilizable, lo que reduce al mínimo el costo por evento.

En materia de transporte colectivo, con base en el Programa Maestro del Metro, los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México decidieron construir el Metropolitano línea "B", con capacidad de hasta 60,000 pasajeros por hora por sentido, para atender la urgente demanda del transporte masivo del corredor vial Eje 1 Norte, Oceanía y avenida Central, en las Delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, así como los Municipios de Netzahualcoyotl y Ecatepec.

Se tiene estimado que la inicio de la operación la demanda podrá superar los 400,000 usuarios por día y un mediano plazo llegará a 600,000.

El trazo de esta línea parte de la estación de los Ferrocarriles de Buenavista hacia la actual estación San Lázaro de la Línea 1, con objeto de aliviar su carga de pasaje para continuar al norte hasta Ciudad Azteca. tendrá 23.7 kilómetros y 21 estaciones, de las cuales 14 serán de paso, dos terminales y cinco serán trabordes con las Líneas 1, 3, 4, 5 y 8; se complementa con talleres de revisión y mantenimiento ubicados en Ciudad Azteca, paraderos para transferencia a otros modos de transporte, 16 puentes vehiculares y 44 peatonales.

En la Línea B se aplicaron tres tipos de solución:

Un tramo subterráneo de 5.9 kilómetros bajo el Eje 1 Norte, construido a base de un cajón rectangular a profundidades de entre 5 y 15 metros, formando por muros y losa de concreto, con muro de acompañamiento adosado al muro milán para resolver el problema de filtraciones y estructurales. Con base en estos principios se construyen las estaciones y locales para instalaciones especiales.

La solución elevada comienza antes de San Lázaro, para salvar el inicio del cause del Canal del desagüe, y termina en Oceanía, en una longitud de 4.4 km. construida a base de pilotes de fricción que soportan dos columnas que sostienen traveses prefabricados de 24 m de longitud y 8 m de ancho que alojan el viaducto donde circulará el Metro.

La singularidad de este sistema se inició con la reducción de carga al eliminara el balasto y la optimización del diseño estructural, lo que ha permitido ahorros substanciales de concreto y acero, implica una cimentación más ligera y columnas más esbeltas que las tradicionalmente utilizadas, con lo que se reducen tanto los costos, como tiempo de ejecución de la obra.

Destaca en este tramo el Conjunto San Lázaro, con un diseño que reúne, en un gran espacio al transporte foráneo, al suburbano y al urbano, integrando la estación de San Lázaro y a los importantes edificios públicos que rodean el conjunto, como el Palacio Legislativo, el Archivo General de la Nación, los Tribunales de Justicia y la Terminal de Autobuses de Oriente TAPÓ. Contará con un estacionamiento subterráneo concesionado, y se complementará con el distribuidor vial Zaragoza-Oceanía-Francisco del Paso, que tendrá una longitud total de 1.570m. con 4 carriles, el cual se inició en agosto y a finales de septiembre se habrán hincado más de 1.000 pilotes; se terminará a principios de 99.

El trazo superficial se enfila por las avenidas Oceanía y 608, para llegar 3.2 km. Después al límite del Distrito Federal y continuar 10.2 km. dentro del territorio del Estado de México hasta Ciudad Azteca en el municipio de Ecatepec. Su construcción se realizó a base de un cajón y se completará con la rehabilitación de 13 km. de vialidades adyacentes y 10 puentes vehiculares que cruzan otras tantas vialidades importantes.

Los avances de la obra son del 80% en el tramo subterráneo; 85% en el superficial y 74% en el elevado y de 5% en las estaciones electromecánicas.

En relación con los puentes vehiculares, de la Línea B, en 1996 se terminaron en la Impulsora y Continantes, y en este año los distribuidores viales de Bosques de Aragón y Villa de Aragón y los puentes Ferrocarril a Cuatla y Teocalli; este mes se terminarán el Múrciz y Gobernadores, y quedan en proceso de construcción el Tecnológico y Deprimado Av. 612.

Próximamente se iniciarán otros cuatro: avenida 661, Marruecos, Herradura y Aztecas. Además quedó restituida la vialidad del Eje 1 Norte desde Buenavista hasta Eduardo Molina.

A la fecha el avance global es de 44.3% y a finales de este año se llegará al 53.6%. Se pondrá en funcionamiento en julio de 1999.

La normatividad establecida para las construcciones de la ciudad tiende a incrementar cada vez más su seguridad, particularmente ante los fenómenos sísmicos, la cual sólo puede derivarse de la investigación constante. Por ello, en estos tres años del Departamento ha coordinado cerca de 200 proyectos encomendados a instituciones académicas y centros de investigación en temas de seguridad estructural, ingeniería sísmica, geofísica, geotécnica, concreto, acero y madera, a fin de incorporar los resultados al Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y a sus normas técnicas complementarias. Otros proyectos tuvieron como objetivo conocer mejor las propiedades de los materiales y de los tipos de estructura más comunes de la ciudad, así como mejorar las prácticas de diseño y construcción.

Dentro de los proyectos de investigación, se continuó el mantenimiento y modernización del Sistema de Alerta Sísmica, capaz de dar aviso anticipado a la ciudad a través de receptores individuales, institucionales y de radio comercial, cuando ocurren sismos fuertes mayores de seis grados de magnitud Richter aproximadamente, con epicentro en la Brecha de Guerrero.

Cuenta con 12 estaciones de campo distantes 25 kilómetros una de otra, ubicadas a lo largo de los 300 kilómetros de la brecha. En éstas se detectan los movimientos sísmicos en la zona y estiman en pocos segundos la magnitud probable que alcanzará el fenómeno, transmitiendo por radio una señal a la ciudad que llega 50 segundos antes aproximadamente de arribar la primera onda sísmica, debido a la diferencia entre la velocidad y propagación de las ondas sísmicas y las ondas de radio que prácticamente instantáneo.

Cada estación de campo cuenta con sensores de aceleración orientados en tres direcciones, un convertidor de señales analógico-digital, un controlador que determina si la señal analizada es un sismo de acuerdo con el algoritmo de detección, una radio transmisor y un sistema de alimentación de celdas solares y baterías.

Se cuenta con tres repetidoras localizadas en El Veladero, Acapulco; EL Alquitrán, Chilpancingo, y El Chichinautzin, Distrito Federal, cada una con dos sistemas gemelos para retransmitir las señales de las estaciones de campo al Centro de instrumentación y Registro Sísmico en la capital, donde se localiza la

estación central de registro que consta de dos computadoras que analizan ininterrumpidamente los datos provenientes de las estaciones de campo. Al recibir la señal de sismo, se difunde en el Valle de México la señal de alerta sísmica.

Dado que la respuesta sísmica varía en las zonas de la ciudad, en coordinación con otras dependencias y centros de investigación se instaló la red Acelerográfica de la Ciudad de México integrada por 124 estaciones distribuidas en el vasto territorio del Distrito Federal.

Con ésta red ha sido posible proponer series de curvas de igual aceleración para el suelo, lo que permite tener una estimación rápida de aceleraciones en diversos puntos de la ciudad para sismos de cualquier origen, a partir de las aceleraciones registradas en la estación instalada en el sótano del edificio del Departamento del Distrito Federal.

En los directores responsables de obra y los corresponsables registrados en el Departamento, recae la seguridad de las edificaciones de la ciudad, de acuerdo con las atribuciones que les otorga el Reglamento de Construcciones.

Con la colaboración de este grupo de profesionales, se ha estructurado un programa para evaluar los posibles daños a inmuebles después de un sismo grave en 2,109 manzanas de la ciudad, donde participan en forma altruista 1085 directores responsables de obra. Para familiarizarse con los procedimientos del programa, se efectúan ejercicios o simulacros de supervisión, de los cuales se han realizado 43 desde 1995.

Finalmente, para orientar a la ciudadanía acerca de cómo actuar antes, durante y después de un sismo, el Departamento participa en campañas de difusión mediante impresos, mensajes radiofónicos y videos.

La necesidad de emplear la cobertura de obras y servicios en el Distrito Federal y la programación del mantenimiento preventivo y correctivo de sus instalaciones, ha hecho indispensable disponer de herramientas de tipo informático para favorecer significativamente las funciones de planeación, operación y ejecución.

Por ello se diseñó un sistema de información geográfica que es de gran utilidad como medio de consulta rápida para la toma de decisiones a partir de la localización de puntos, áreas y redes de la ciudad o para la identificación de sistemas afectables, perturbadores y reguladores en una zona determinada que en acciones de auxilio sirve para desarrollar y determinar estrategias y procedimientos.

En este sistema, se interrelacionan tecnologías como cartografía digital y bases de datos multidimensionales, a través de ventanas donde aparece la cartografía de las delegaciones, de las cuales pueden hacerse análisis sobre diversos tópicos, como agua, drenaje, educación, cultura, infraestructura urbana, transporte, zonas de riesgo, etcétera.

Ante distintas variables, responde con mapas iluminados en colores para evidenciar zonas críticas, así como elementos cartográficos para simular escenarios de planeación urbana y fundamentar planes de protección, procedimientos de actuación para la prevención de riesgos y atención de desastres en la Ciudad de México.

Otra de las labores de la Secretaría es actualizar las normas de proyecto, calidad de materiales, construcción e instalaciones, particularidades de obra pública, conservación, mantenimiento y generalidades y terminología que sirven para relacionar pagos vía precios unitarios con alcances y especificaciones de los conceptos de trabajo, de acuerdo con los requisitos de ejecución. Asimismo, edita anualmente el tabulador general de precios unitarios del Departamento y se revisan en los contratos los precios unitarios extraordinarios que surgen en el proceso de ejecución de las obras.

En los últimos años, se elaboró el tabulador atípico de precios, el Libro 5 de Normas sobre verificación en la calidad de equipos y sistemas y el Libro 7 de puesta en servicio de las obras y bienes del Distrito Federal.

En general, se apoya tanto a las áreas de la Secretaría como a las del resto del Departamento en la observancia de la normatividad sobre construcción y en la resolución de problemas especiales de aplicación de la Ley de Adquisiciones y Obras Públicas y su Reglamento en cuanto a concurso, selección, contratación y ejecución de las obras.

Se analiza mensualmente el mercado de los insumos básicos utilizados en la construcción de obras, a fin de disponer de información complementaria a la de los índices relativos que publica la SECODAM y poder aplicar la excepción del Artículo 68 de la Ley de Adquisiciones y Obras Públicas.

En coordinación con las Cámaras Nacionales de la Industria de la Construcción, del Hierro y del Acero, la Transformación y otras, se actualiza la normatividad vigente relativa a calidad de materiales y métodos de prueba. Con SEDESO y SECOFI, se actualizan las normas oficiales mexicanas para lograr concordancia con las nuevas disposiciones de la Ley de Metrología y Normalización. Asimismo, con las Cámaras Nacionales

de Empresas de Consultoría y Mexicana de la Industria de la Construcción, se revisan y actualizan los acuerdos entre las empresas afiliadas a estas Cámaras y a la dependencia.

En relación con los contratos de obras, estos se asignan con estricto apego a la Ley de Adquisiciones y Obras Públicas y su Reglamento; y a la apertura y a los fallos asisten por norma representantes de los organismos fiscalizadores y de control.

Preservar la vialidad de la ciudad es una de las responsabilidades fundamentales del gobierno de la urbe. Para ello, se deberán continuar las importantes programas que regulan las condiciones de vida de sus pobladores, incluyendo la zona metropolitana.

Renglón importante de esta preocupación es el transporte colectivo no contaminante, lo que obliga se siga desarrollando conforme al Plan Maestro correspondiente, construyéndose nuevas líneas del Metro y trolebuses.

En una visión de presente dinámico, la atención a la demanda educativa se continuará en el rubro de construcción de escuelas que requieren quienes son el futuro de México y de acuerdo con la planeación que se realiza en coordinación con la Secretaría de Educación Pública.

Asimismo, será necesario continuar los estudios y proyectos en materia de desechos sólidos, con objeto de fortalecer los complejos programas de librar a la urbe de una afectación latente si no se controla la separación de residuos desde los sitios de generación; promover la recolección especializada en horarios vespertinos y nocturnos en mercados, escuelas, panteones, bosques y jardines, a fin de desahogar las rutas actuales; delegar la responsabilidad en los generadores de los desechos biológicos/infecciosos y peligrosos, en cuanto a su clasificación, envasado, almacenamiento, recolección y transporte; impulsar los programas de reciclaje; promover el composteo con desechos orgánicos y lodos; emitir la ley de empaques y embalajes reusables, reciclables y biodegradables e impulsar el manejo integral de los residuos sólidos bajo un esquema metropolitano.

La magnitud del sistema hidráulico del área metropolitana y la complejidad de su operación, incrementan día a día la importancia que reviste la viabilidad hidráulica del Valle, por eso se prestó especial atención a elaborar los Planes Maestros de Agua Potable y de Drenaje y Saneamiento, realizados en colaboración con técnicos e ingenieros del Departamento del Distrito Federal, investigadores del Instituto de Ingeniería de la UNAM, así como de

empresas consultoras, con base en una serie de estudios para diagnosticar el estado actual del sistema hidráulico y definir las acciones a realizar en materia de obras por construir, así como las mejores políticas de operación de sistema cuya magnitud y complejidad plantean problemas de solución no trivial.

Al respecto, como una importante acción complementaria, se han acordado ya los aspectos técnicos y administrativos de los proyectos del drenaje y saneamiento del Valle de México y de la cuarta etapa del sistema de agua potable de Cutzamala, contenidos en los planes señalados, que se desarrollarán en coordinación con la Comisión Nacional del Agua y el Gobierno del Estado de México para la construcción de fundamentales obras hidráulicas que implicarán una inversión superior a los 1,500 millones de dólares en el actual sexenio.

El primero de los planes incluye la construcción de un túnel paralelo al emisor del poniente, así como grandes obras en el área del exlago de Texcoco, como son la rectificación del Río de Los Remedios, dos túneles interceptores y una laguna de regulación de 5 millones de metros cúbicos, estructuras complementadas con dos plantas de bombeo de 80 y 40 metros cúbicos por segundo, respectivamente.

Para el saneamiento del Valle, se construirán tres plantas de tratamiento de aguas residuales, una de 44 y dos de 15 metros cúbicos por segundo, para eliminar los elementos patógenos y permitir el uso de riego agrícola. Todo ello dará lugar al complejo más grande a nivel mundial de tratamiento de aguas residuales.

El programa Cutzamala, incluye la construcción de su cuarta etapa para suministrar cinco metros cúbicos por segundo, adicionales a la zona metropolitana de la Ciudad de México, lo cual ayudará en gran medida a disminuir la sobreexplotación de acuífero y a reducir la velocidad del hundimiento regional, siempre que se logre dejar de extraer un caudal similar del acuífero y reinyectar un volumen aunque no igual, si semejante.

Para el año 2000, se podrá lograr que el total del agua que usamos, sea sometida a tratamiento para ser reutilizada; dejará de contaminar a las regiones vecinas al Distrito Federal, y una parte de ella podrá ser infiltrada al acuífero mediante procedimientos adecuados de tratamiento.

Señores Diputados: Este es el panorama de las funciones que realiza la Secretaría de Obras y Servicios y de las actividades desarrolladas durante la presente administración, las cuales se enlistan en los anexos que entrego en este momento al Presidente de la Mesa Directiva del mes en turno. En estos anexos están

detalladas una por una, con sus ubicaciones, todas las obras realizadas en 95, en 96 y 97, para que puedan ser visitadas, observadas o constatadas por ustedes.

Quedo a sus amables órdenes, para escuchar sus comentarios y responder a los cuestionamientos que me desee formular.

EL C. PRESIDENTE.- Se solicita al Ciudadano Secretario, pasar a ocupar el lugar que le ha sido asignado en este recinto.

De conformidad con el punto tercero del acuerdo que norma esta comparecencia, fijarán la posición de sus Grupos Parlamentarios, los siguientes Diputados:

Diputada Sara Murúa Hernández, del Partido de la Revolución Democrática; Diputado Pablo de Anda Marqués, del Partido Acción Nacional; Diputado Fernando de Garay y Arenas, del Partido Revolucionario Institucional; Diputada Sara Castellanos Cortés, del Partido Verde Ecologista de México y Diputado René Rodríguez Ruiz, del Partido del Trabajo.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra la Diputada Sara Murúa Hernández.

LA C. DIPUTADA SARA MURUA HERNANDEZ.- Con su venia, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señora Diputada.

LA C. DIPUTADA SARA MURUA HERNANDEZ.- Ingeniero Daniel Ruíz Fernández, Secretario de Obras y Servicios. Compañeros y compañeras. Diputados y Diputadas.

Después de escuchar atentamente su informe, sugiero que a las entradas de la ciudad, se coloque un letrero que diga "Bienvenido a la ciudad perfecta, México, Distrito Federal, S.A. de C.V."

Señor Secretario, su informe intenta revelar muchas cosas, pero deja de lado el criterio de planeación y oculta el favorecimiento a las grandes constructoras e intereses externos.

Me referiré en esta primera parte, a lo que dese nuestro punto de vista, no está contenido en su comparecencia.

En relación con el agua potable, de los aproximadamente 60 metros cúbicos por segundo con los que se abastece la zona metropolitana de la Ciudad de México, más del 30 por ciento se desperdicia por fugas en la red; esto equivale a toda el agua que viene del Cutzamala y el Lerma. Se hicieron grandes y costosas obras y se provocaron desequilibrios ambientales, para cubrir las ineficiencias en el mantenimiento de la red hidráulica.

La sobreexplotación del manto acuífero, el hundimiento de zonas de la ciudad y los severos impactos ambientales, han sido producto de una política hidráulica errónea que ha privilegiado incrementar el abastecimiento, en lugar de fomentar la utilización racional de este líquido.

Se han solapado ineficiencias en las instalaciones hidráulicas de la red primaria y secundaria de la ciudad; y en lugar de dar mantenimiento a la red, han fomentado grandes obras que significaron ganancias millonarias para los monopolios de la construcción de la ciudad.

En el informe se señala una política hidráulica en tres etapas y se sugiere la necesidad de continuarla. Esta política requiere ser revisada y reorientada.

Las protestas por los criterios en el cobro, las dudas sobre los instrumentos de medición, las grandes deficiencias en el abastecimiento y calidad del agua, así como la paulatina privatización del servicio, bajo argumento de mejorar la eficiencia, hasta hoy no demostrada, son elementos que indican una urgente revisión de estas políticas.

En lo que se refiere al drenaje, se destaca que todas las obras se orientan a desalojar las aguas de origen pluvial fuera de la ciudad, sin imaginar sistemas u obras que favorezcan la infiltración hacia los mantos freáticos que seguimos resecaando por la sobreexplotación.

Por otro lado, se hace mención de la construcción de las macroplantas de tratamiento de aguas residuales y se señala con orgullo que serán el complejo de tratamiento de agua más grande del mundo.

En este punto llama la atención el hecho de que nunca se ha mantenido control alguno sobre las descargas al drenaje que realiza la industria, cuando son éstas las que vierten los agentes contaminantes más persistentes y nocivos en las aguas.

Habría que revisar la propuesta sobre las posibilidades reales de reutilización, considerando destino de las aguas tratadas y los niveles de contaminación. Será necesario convencer y en su caso obligar, vía la ley, el consumo de aguas tratadas por las empresas y no como ocurre hasta ahora, que le resulta más económico emplear el agua potable, con lo cual se genera un efecto perjudicial, en tanto que nos convertimos, todos los habitantes de la Ciudad de México, en subsidiarios de las industrias y al mismo tiempo en víctimas de su actividad contaminante.

En torno a los residuos sólidos, los datos abrumadores sobre la producción de basura en la Ciudad de México y el promedio de un kilo per cápita diario, indica

claramente que obras como los rellenos sanitarios, las estaciones de transferencia, plantas de composta, el ejército de vehículos y trabajadores de limpia, son indispensables en el actual esquema de recolección y separación de residuos sólidos y orgánicos; pero también indica que crece la ciudad, y en particular la Secretaría de Obras y Servicios, de la aplicación de nuevas tecnologías de la participación ciudadana, de la coordinación con centros de investigación científica; en resumen, de una política integral para enfrentar este problema.

No se dice, por ejemplo, que no se promovió en su momento la Ley de Empaques y Embalajes, seguramente para proteger a las industrias que producen residuos no reciclables; no se promovió la separación de residuos en los sitios de generación para proteger al gran sistema corrupto que existe en toda la estructura de limpia del Distrito Federal y del cual han surgido grandes fortunas; no se incrementó la separación y aprovechamiento de residuos, para proteger a los caciques y al sistema clientelar existente entre los pepenadores; no se modernizaron los sistemas de confinamiento, para seguir consintiendo que la industria y los hospitales continuaran contaminando impunemente el suelo de nuestra ciudad; no se hizo lo que debería haberse hecho, sólo se continuaron las inercias del sistema corrupto e ilegal existente en todo el ciclo de los residuos sólidos.

En cuanto a otros servicios, resalta usted la cobertura en infraestructura educativa, en construcción y mejoramiento de planteles, mientras los padres de familia y maestros continúan desembolsando para ofrecer mejores condiciones de estudio a sus hijos y alumnos.

Señala con espectacularidad la cifra de 340,000 luminarias, que en términos de esta megalópolis no indica si esto es suficiente o insuficiente, cuando en la mayoría de las colonias y unidades habitacionales se reclama continuamente la deficiencia de este servicio.

Igualmente destaca la repavimentación de cinco millones de metros cuadrados, que contrastan con las quejas constantes de baches, en radio y televisión, cifras, datos vacíos que mienten a una ciudadanía que no ve reflejado en bienestar lo que paga de impuestos.

en torno a la normatividad de la obra pública, usted señala en su informe que se ha cuidado la norma en la asignación de todas las obras, pero un elemento que permanentemente surge cuando es el fin de un gobierno y se convierte en escándalo, es la corrupción en el contrato de obras.

Habría que pedirle a la Contraloría, a los diputados, a la Asamblea Legislativa, a los ciudadanos y a las empresas

del ramo, que hicieran una auditoría de los precios unitarios de las obras contratadas en todo el Distrito Federal y que se verificará si la obra cumple con los requerimientos técnicos, de calidad de los materiales y tiempos con que se contrataron. Esta labor dejaría satisfechos a todos.

La Secretaría de Obras y Servicios es la relación más directa entre el ciudadano y el gobierno, la apariencia de la ciudad, su funcionamiento, sus vialidades; en resumen, sus grandes obras son muestras viva de un estado, por ello quiero expresar las siguientes reflexiones:

La mayoría de las obras realizadas a lo largo de la historia de la Ciudad de México han despedido fundamentalmente del criterio omnipotente del gobernante en turno.

La historia nos revela cómo el Regente Uruchurto durante los años 50 y 60 se opuso sistemáticamente a la construcción del Metro. Durante se gestión la ciudad estuvo organizada en vialidades y transporte al capricho y voluntad de este personaje.

En los setentas, vendrían los ejes viales, construidos durante la gestión del profesor Hank González, criticada ampliamente por ser una obra caracterizada por la corrupción y tardía salida al problema de las vialidades. No se explicó a la ciudadanía porqué durante los seis años del gobierno echeverrista no se amplió un sólo centímetro el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Estos ejemplo, ante todo, una manera de concebir la solución de los grandes problemas de la ciudad, que se disfraza de ser planificada por especialistas, de ser aprobada por los vecinos, pero que sólo recibe el nombre, y se llama "autoritarismo".

Las exigencias sociales en unos casos, los intereses de los intervencionistas en otros, pero en resumen las presiones junto con el voluntarismo del gobierno, han sido los principales promotores de la modificación de obras y servicios en el Distrito Federal.

El desorden con que se permitió el crecimiento urbano, sin respetar criterios mínimos de diseño y servicios, conjuntó siempre al promotor del problema y al dador de las soluciones en una sola figura, el Regente.

Los planes maestros en el sistema hidráulico y en el Sistema de Transporte Colectivo Metro y la mayoría de las obras realizadas en la Ciudad de México al responder a los criterios del Regente en turno, han ido de la demanda de desarrollo y por tanto siempre han adolecido de una planificación estratégica.

Existe otro vivió en la realización de la obra pública que llamaría la visión del experto. Esta actitud aristocrática de los ingenieros y técnicos sobre qué hacer en determinadas zonas, es producto de la forma de gobernar con impunidad, que por muchos años se ha dado en la Ciudad de México. Por ejemplo, el trazo de la carretera La Venta-Colegio Militar, el trolebús Cuatro Caminos- Contreras, el tren elevado, los estacionamientos subterráneos, por mencionar algunos.

En todos ellos, los responsables de la obra sólo se preguntaron si los cálculos matemáticos y financieros eran correctos, sin importar el impacto social que causaría.

La evaluación de las metas y de los avances, de los problemas, parece que no es un asunto importante. La autocrítica no existe en su vocabulario, son seres perfectos.

En su comparecencia, el señor Secretario no menciona en ningún momento, los errores o herencias de errores en la Secretaría.

En esta importante área del gobierno de la ciudad no hay pasado, solamente presente y futuro. ¿Cómo se evalúa el trabajo de obras y servicios? ¿por kilómetros de banquetas? ¿por toneladas de cemento? ¿por el número de horas hombre? ¿por la cantidad de luminarias? Esa es una forma, pero sin duda es la más fácil y engañosa.

Además de la actitud autoritaria sin planeación estratégica, se le suma la lentitud, la burocracia y la política detrás de la ejecución de la obra pública.

Pareciera una historia interminable, la actitud conocida por todos de acabarse el presupuesto programado a toda costa, a cubrir de números el expediente, a satisfacer metas o egos de funcionarios, se abren cepas para el drenaje y se cierran, se vuelven a abrir para montar servicios y se vuelven a cerrar, se construye y se reconstruye y pareciera que todo queda igual, mejor o peor, es decir, nadie sabe a ciencia cierta si eso es todo, si habrá más, si se tiene que levantar sobre las ruinas.

Los antiguos pobladores de Mesoamérica, construían sobre las primeras obras nuevas y mejores, para finalmente llegar a los grandes períodos de florecimiento.

En la Ciudad de México, sobre las ruinas pareciera que se hacen nuevas ruinas. Lo que hace falta es un análisis exhaustivo de las obras realizadas, un estudio profundo de los planes maestros y proyectos, una evaluación sistemática desde las comisiones de la Asamblea Legislativa y con la participación ciudadana a la luz de una nueva forma de trabajo: la planeación democrática.

Propondré, a través de la Comisión que présido, la realización de estos estudios y espero tener la oportunidad de que esto ocurra antes del fin de su gestión como Secretario, para citarlo a comparecer y tengamos esta vez mejores elementos para felicitarlo, deslindar responsabilidades, o en su caso, proceder a la aplicación de la Ley de Responsabilidades a los Servidores Públicos.

Aspiramos a una administración pública que concerté con espíritu democrático, coordine sin soslayar grupo, organización civil o social, anteponiendo ante todo el interés colectivo, para que a diferencia del letrado que le sugerí, se coloque otro que diga: bienvenido a la Ciudad de México, una ciudad para todos.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra, el Diputado Pablo de Anda Márquez, del Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO PABLO DE ANDA MARQUEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Señor Secretario;

Compañeras y compañeros Diputados:

El Distrito Federal, por su dimensión y por su carácter de sede de los poderes federales de nuestro país, ha tenido una posición estratégica desde el punto de vista geográfico, no sólo para los mexicanos, sino a nivel mundial, lo cual ha impactado profundamente la vida de los capitalinos, impacto que sólo puede entenderse a la luz de su proceso de urbanización.

En lo concerniente a este proceso, el Distrito Federal ha disfrutado durante décadas de un acceso privilegiado a recursos económicos, tanto públicos como privados con respecto al resto del país.

Esta situación ha permitido la introducción de servicios urbanos no mayor rapidez y extensión que otras ciudades. Sin embargo, esta situación de privilegio no ha significado la cobertura de servicios básicos a una población en constante crecimiento, ni tampoco, el logro de niveles de calidad satisfactorios en los diferentes sistemas urbanos, ya que el saldo que dejará como herencia la actual administración se caracteriza por la persistencia de graves problemas en materia de infraestructura urbana, vivienda, vialidad y transporte, entre muchos otros.

El actual gobierno del Distrito Federal emprendió y retomó en esos 3 años una serie de proyectos de infraestructura urbana de diverso tipo y al día de hoy con distintos grados de materialización. Por un lado tenemos aquellas obras encaminadas a la conservación, mantenimiento y ampliación de infraestructura básica,

como agua potable, drenaje, urbanización, recolección de basura, alumbrado público y educación, que si bien son indispensables para satisfacer enormes carencias, han traído aparejados grandes contrastes entre los objetivos de los programas urbanos, con la deficiente calidad de los resultados.

Por otro lado, se encuentran aquellas obras tendientes a ampliar la infraestructura vial, la construcción de puentes vehiculares, andadores, ampliación de ejes viales, carreteras, estacionamientos subterráneos, entre otros, los cuales se caracterizan por su carencia de unidad, por su incoherencia ya que soslayan la actual dinámica demográfica en el Valle de México y por la inmoral transformación de lugares públicos en espacios de aprovechamiento privado y afectación vecinal, como en el caso de los estacionamientos subterráneos.

La planeación de estas obras por la actual administración, no ha creado las condiciones suficientes para la adecuada circulación vehicular y se ha orientado para privilegiar el uso de su automóvil, lo que ha ocasionado mayor contaminación y la disminución de vialidades para peatones, todo esto ante la falta de un mecanismo de coordinación metropolitano eficaz en materia de desarrollo urbano que permita establecer políticas claras en cuanto a la participación de las distintas involucradas.

La recolección y disposición de los desechos sólidos se sigue manejando igual que antes y no vemos que se haya implementado ningún programa nuevo, como la separación desde el origen para solucionar tal situación, que de acuerdo a su información, sólo se recupera entre el 10 y el 12%, un porcentaje muy bajo.

El mantenimiento de las redes de agua y drenaje, pese a los esfuerzos, sigue siendo muy deficiente; en el caso de la red hidráulica, hemos constatado cada vez un mayor número de fugas, sobre todo en la zona central, por la obsolescencia de las redes.

¿Qué se hizo para la sustitución de las mismas? De nada sirve traer agua de fuera sin en la red se fuga más del 30%.

En los desazolves de la red también estamos atrasados y falta equipo adecuado en muchas delegaciones por falta de recursos. Muchas escuelas adolecen de graves problemas de mantenimiento y vemos que año con año se gastan muchos recursos en ello. ¿Qué se ha hecho por utilizar nuevos materiales de menor costo en su mantenimiento?

Lo que el Partido Acción Nacional considera verdaderamente grave es el desvío de recursos en pagos de obra no ejecutada y pagos estratosféricos de horas

extras, lo cual demuestra que no han hecho nada significativo para optimizar los recursos que aporta la ciudadanía a través del pago de impuestos.

¿Qué se ha implementado para transparentar los mecanismos de los concursos de obras? Vemos que los criterios de adjudicación siguen siendo subjetivos.

Si bien, como usted dice, se han logrado avances en la normatividad, específicamente catálogo de obras, etcétera, la realidad es que salvo tener más documentos, más papeleo, no se ha logrado que las obras se realicen de acuerdo a lo presupuestado.

Señor Secretario, las razones son las mismas de siempre: falta de planeación, estudio preliminares deficientes, es no contar con los proyectos totalmente terminados antes de licitar, y si a esto aunamos la falta de transparencia en los concursos, es imposible que con los escasos recursos con que se cuenta se puedan hacer las obras de infraestructura que la ciudadanía demanda.

¿Que se ha hecho para exigir que los responsables de los trabajos de construcción y supervisión sean profesionistas titulados y de amplia experiencia? De nada sirve contratar empresas de prestigio si su personal técnico no tiene la experiencia requerida.

Esta situación se agrava en la superación de obra, donde se paga muy mal a quienes tienen el poder de autorizar cantidades millonarias. ¿A dónde se pretende llegar si como hemos constatado, ni siquiera son capaces sus responsables de reparar bien un simple bache?

En resumen, señor Secretario, consideramos que en materia de obras, y sobre todo en su evaluación y control, falta mucho por hacer: mayor profesionalización y mayor honestidad.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE. - Tiene la palabra el Diputado Fernando de Garay y Arenas del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO FERNANDO DE GARAY Y ARENAS. - Con su autorización, señor Presidente.

Señor Secretario de Obras y Servicios: Las funciones que tiene la Secretaría a su cargo son fundamentales no sólo para el Gobierno de la Ciudad por los presupuestos y prioridades, sino principalmente por los habitantes de la capital por los que significa para su vida cotidiana y sus posibilidades futuras. Son temas sobre los que se puede discutir ampliamente, con diversos elementos de análisis; se refieren a la parte física del quehacer ciudadano, a la satisfacción de necesidades vitales, a aspectos tangibles de lo cotidiano y a la atención de funciones que directa e inmediatamente afectan todas las

actividades individuales y colectivas; son las vialidades, los puentes, los edificios públicos, manejo de los residuos sólidos, el mantenimiento, rehabilitación y conservación del equipamiento urbano, la construcción, operación y distribución hidráulica y la infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo.

También tiene a su cargo la planta de asfalto, la responsabilidad de las normas, especificaciones y precios unitarios y el desarrollo tecnológico e investigación científica que implica todo lo anterior.

Esto es muy importante y delicado y constituye una lata responsabilidad profesional, ética y social.

Exige una eficiente coordinación, compleja y difícil con dependencias y entidades públicas y privadas, que significa un gran reto a la eficiencia críticas sobre las actividades de la Secretaría de Obras y Servicios, Departamento del Distrito Federal, son permanentes en todos los rumbos de la ciudad pero hay algunos tópicos que se reiteran más que otros en virtud de su incidencia diaria.

Se discute con razón si es adecuado privilegiar las grandes obras en detrimento de los trabajos relativamente menores, que al no ser atendidos nos expresan una ciudad con grandes contrastes, importantes vialidades en aceptables condiciones y calles secundarias en estado lamentable en muchos casos

No entendemos este desequilibrio, ¿falta planeación, o no hay la coordinación suficiente, o los recursos se dedican mayoritariamente a las arterias fundamentales?

Seguramente gran parte de las obras hidráulicas que durante muchos años ha realizado el Gobierno de la Ciudad, tecnológica y funcionalmente son de la mejor calidad, han resuelto en cada etapa problemas inmediatos y mediatos de gran envergadura. Debemos sentirnos satisfechos por el nivel tecnológico de los programas y métodos de construcción y operación que nuestra capital ha alcanzado en esa materia.

Vivimos una ciudad cuyo suministro de agua y condiciones del drenaje son en términos generales satisfactorios, excepto en algunas zonas sobre las que tendremos que insistir en cada oportunidad.

No es posible cobrar injustamente por cada, menos por servicios ineficientes e insuficientes. Nuestro partido reitera, una vez más, que donde no exista un servicio de suministro de agua adecuado se cobre en forma proporcional, tal y como la realidad lo sugiera.

Se han realizado desde hace meses múltiples reuniones, demasiados análisis y, hasta hace unas semanas, se logró

una solución razonable que refleja la situación técnica, financiera y socialmente justa.

Esperamos que las conclusiones logradas con usted como representante del Gobierno de la ciudad se apliquen a la mayor brevedad, pues no hay ningún motivo que lo impida.

En su presentación, menciona que el alto consumo de agua se debe al desperdicio y derroche, a los mecanismos de recaudación y a la edad de las redes de distribución, además de las fugas incrementadas por el hundimiento diferencial del suelo.

Para atender dichas deformaciones, se definieron tres etapas, las dos primeras referentes al cobro y sus circunstancias; la tercera y la segunda, la operación y conservación de mantenimiento de la red de distribución, así como la rehabilitación y ampliación de la red secundaria.

Es decir se deduce que la parte principal de la solución de estos problemas se refiere a los cobros y no a la conciencia que todos debemos tener para usar racionalmente el líquido vital

Seguramente hubiéramos coincidido si escuchamos una propuesta de programas educativos e informativos en relación al uso del agua y los riesgos que colectivamente tendremos de no actuar adecuadamente.

Para prueba de lo anterior, nos proporciona el censo de usuarios, el catastro, el número de medidores, el consumo de boletas que se emitieron por servicio medido y específicamente la importancia de haber superado en el cuarto bimestre de este año, el millón y medio de cuentas y el cobro a 220 empresas que tienen pozos y descargan a la red del drenaje. Tal vez por no ser importante no se menciona el detalle de las fugas visibles y no visibles ni la longitud de distribuidores modernizados.

En materia de drenaje, sería importante conocer la necesidad total que tiene la Ciudad de México para poder evaluar los avances y sobre todo el caso de los colectores marginales que se refieren seguramente a la protección de barrancas y ríos que son reservas ecológicas prioritarias.

Los mismos se puede decir con respecto a las obras para protección de inundaciones, pues al no conocer las necesidades es imposible evaluar los niveles de avance que señala en su informe

Idénticas consideraciones podríamos hacer en materia de edificios escolares. Se desconoce la necesidad que al respecto tiene la ciudad.

Desde hace algunos años se discute cada vez con mayor insistencia sobre la problemática de los residuos sólidos. En su informe menciona que la ciudad genera 11,400 toneladas al día; se infiere que cada habitante y visitante aporta un kilogramo diario de basura, que en el proceso se emplean 20 mil trabajadores, 1,700 unidades recolectoras y 193 tractocamiones de transferencia para el manejo adecuado.

También nos indica la atención de las estaciones de referencia, las características de los rellenos sanitarios y además, se refiere a las plantas de residuos sólidos.

Por la relevancia que significa, sería muy importante conocer también lo referente a la organización, a las funciones y resultados del trabajo de esas 20,000 personas y de sus equipos, los planes del Gobierno de la Ciudad en esta materia y sería muy útil saber si lo actual es definitivo o existe algún programa para su educación constante.

Se estima suficiente el número de trabajadores y la forma en que está organizados. El equipo con que se cuenta es suficiente y su cooperación es la óptima y seguramente saltan muchas otras preguntas en torno a esta actividad tan cotidiana, tan indispensable y con tantas leyendas.

Por último, durante estos días hemos leído en diferentes publicaciones que la Contaduría Mayor de Hacienda de esta Asamblea Legislativa ha determinado observaciones a trabajos de la Secretaría de Obras y Servicios. Esas notas de prensa se consideran importantes. Sería oportuno conocer sus consideraciones al respecto.

En conclusión, en lo que corresponde a la construcción y mantenimiento de las vialidades, debe lograrse la mejor atención a las redes primaria y secundaria, pues como se apuntó, la segunda dista mucho de estar en situación adecuada.

Además, por su relevancia, sería altamente positivo contar con los datos de producción de la Planta de Asfalto, que indicara si sus volúmenes son los suficientes y cuáles son sus perspectivas a mediano plazo.

En cuanto a los residuos sólidos, además de lo que usted sugiere para el futuro, sería muy importante sus propuestas sobre la organización, los métodos de trabajo, los procedimientos, las relaciones laborales y las que corresponden con organizaciones autónomas.

En el caso del agua potable, capítulo en el que se han tenido grandes avances, sería muy importante enmarcar los plazos aproximados en que se terminarían las ineficiencias e insuficiencias en algunas zonas y que

mientras tanto se aplicaran criterios congruentes, realistas con la actual situación anómala.

Coincidimos con los programas que señala en materia de agua y drenaje. Sin embargo, estimamos que es de urgencia un sistema de información y educación permanentes para uso cada vez más racional de estos servicios.

En lo que corresponde a la construcción y mantenimiento de escuelas, seguramente será indispensable contar con los datos que incluyen la situación actual y su desenvolvimiento en diferentes plazos, en función de la demanda educativa que, como se sabe, no es siempre ascendente y tiene comportamientos específicos, tanto en cada zona de la Ciudad, como en cada plantel.

En lo que respecta al mantenimiento y equipamiento, todos sabemos que queda mucho por hacer, y que la experiencia de la actual administración puede sugerir programas intensivos de conservación y dotación de equipos a las escuelas que son indispensables para lograr condiciones adecuadas para la transmisión y recepción de conocimientos.

En resumen, creemos que debe darse la mayor atención a la parte física y material de la ciudad, con los adecuados equilibrios y entendiendo que todo va dirigido a que actividades como el trabajo, el estudio, el esparcimiento y la cultura se desenvuelvan más armónicamente y para que la convivencia en la gran ciudad sea más alentadora, segura y libre.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra a la Diputada Sara Castellanos Cortés, del Partido Verde Ecologista de México.

LA C. DIPUTADA SARA ISABEL CASTELLANOS CORTES.- Con su venia, señor Presidente; señor ingeniero Daniel Ruíz Fernández, Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal; compañeras y compañeros Diputados.

Dentro de nuestro Partido tenemos, desde hace ya mucho tiempo, una demanda compartida con la población, de lograr en este Distrito Federal un desarrollo sustentable y una ciudad donde podamos vivir con los satisfactores que la población aspira; un desarrollo en el que las acciones que se tomen para su funcionamiento, sean analizadas, planeadas, razonadas y por supuesto compatibles, no sólo con la población actual y el ambiente, sino dejemos mejores condiciones de vida para las generaciones futuras.

En la Secretaría a su cargo, sin duda recae la pesada carga de hacerla funcionar todos los días. Sin embargo, al revisar el informe del licenciado Espinosa y su Informe, nos encontramos que todavía las áreas a su cargo se abocan más a lo urgente, que a lo importante. ¿Por qué lo anterior?

Simple y sencillamente porque las acciones que se mencionan son más parte del cumplimiento de una demanda de la población o de la necesidad de resolver una crisis vehicular o la simple rutina de recolectar y disponer los residuos sólidos que se generan en esta hermosa ciudad.

No podemos continuar de esta manera. Se debe establecer un macro de planeación donde se prevean las situaciones a resolver en el futuro y que no se resuelva cuando nos están rebasando.

En un clamor de la sociedad, planeación que considere como parte fundamental el bienestar de la población y el cuidado del ambiente, que no se ponga en riesgo el equilibrio con el afán desmedido del desarrollo.

Por supuesto que apoyamos el desarrollo, pero rechazamos rotundamente el desarrollo devastador del ambiente y el beneficio de algunos cuantos a costa de la mayoría de la población.

Hemos revisado detenidamente su informe; son loables sin duda, los avances en la construcción del Metro, las revisiones en la infraestructura educativa, la operación de la planta de asfalto, el cuidado de la imagen urbana, el alumbrado en avenidas primarias y el avance en desarrollo tecnológico, con la participación de instituciones de enseñanza superior.

Sin embargo, tenemos preocupaciones serias en algunos aspectos. Destaca la falta de programas continuos para el uso racional del agua. Usted, más que nadie sabe lo costoso que es subir el agua desde el Valle de Lerma y desde el Cutzamala hasta este Valle. Sin embargo, se sigue perdiendo este vital recurso en su distribución en forma alarmante por fugas en las tuberías; ya sea por obsoletas, por el tipo de suelo donde están instaladas o por la falta de mantenimiento. Por otra parte, la calidad del agua entregada, sigue dejando que desear y debido a las fugas de drenaje, es factible la contaminación del agua que se suministra a la población.

Sería importante que sus cifras coincidieran con las proporcionadas por el licenciado Oscar Espinosa. Por ejemplo, mientras el señor Regente menciona 971 grandes usuarios en la página 61 de su informe, usted menciona 1,727 grandes usuarios controlados; y el desfase en esa misma página, de 100 usuarios con

omisión de cuentas menos que las informadas por el licenciado Espinosa.

En cuanto a las aguas negras, si bien se ve muy rimbombante que se está tratando agua para reducir el uso de agua para algunas acciones, haciendo cuentas no pasa del 2 por ciento lo que están tratando y reusando. Lo demás sigue depositándose sin más tratamiento que la aireación durante su transporte hacia fuera del Valle.

Con base en lo anterior, ya que los avances son prácticamente pequeños, consideramos que en el tratamiento de las aguas servidas, deben existir programas más claros y específicos sobre su reuso, en procesos que no requieran condiciones de agua potable; sobre todo, cuando todavía muchas industrias de todo tamaño, siguen descargando residuos líquidos peligrosos en el drenaje de la ciudad, con la complacencia o complicidad vía corrupción de las autoridades.

Nuestro partido, ha venido observando con detenimiento los avances logrados en las estaciones-transferencia, de los residuos sólidos. Sin embargo, un mayor esfuerzo se debe de realizar para abatir los costos de operación de estas estaciones que consideramos que es alto su costo.

Otra vez, analizando las cifras presentadas por el licenciado Espinosa, podemos detectar incongruencias en los números, ya que se transfiere, según sus cifras 12,600 toneladas de basura por día, y usted ya nos menciona que se genera solamente 11,400 toneladas por día; sobre todo conociendo que todos los residuos generados son llevados a las estaciones de transferencia.

Por otro lado, usted manifiesta que son recuperados del 10 al 12 por ciento de subproductos en las tres plantas de selección de residuos sólidos y aprovechamientos existentes.

Sin embargo, los números no cuadran, ya que si entre el relleno del Bordo Poniente y tiradero de Santa Catarina reciben once mil toneladas por día y se tiene capacidad en las plantas, de seis mil quinientas toneladas por día, por supuesto la eficiencia de las plantas no esta en los niveles que usted menciona.

Nos preocupa la rentabilidad de las plantas. Por información internacional conocemos que nos rentables este tipo de plantas. Sería importante conocer cual es el subsidio en este rubro y quienes son los beneficiados de estos subsidios.

En cuanto a la recolección, es altamente preocupante la falta de optimización de este sistema, ya que de acuerdo a su información, cada camión recolector solamente recolecta 6.7 toneladas por día, lo que representa un promedio de menos de un viaje y medio a la estación de transferencia, situación por demás anómala, ya que las

estaciones fueron construidas precisamente para elevar esos índices.

La mayoría conocemos, y las autoridades no han puesto solución a la práctica común de ver vehículos, propiedad del Distrito Federal, dando servicios privados de recolección a comercios, industrias, y en ocasiones a hospitales, por un cobro -las famosas fincas- dinero que debería entrar a la Tesorería y no al bolsillo de algunos cuantos.

Consideramos necesario analizar la posibilidad de incentivar la participación privada en este campo analizar las ventajas y desventajas de este tipo de servicios y ver la posibilidad de hacer más eficientes estos sistemas y de menor costo para esta ciudad.

Nuestro partido considera que los residuos sólidos deben manejarse de manera integral, como un todo, y que las soluciones parciales han demostrado que al final no son soluciones a este problema, que tiende a agravarse por la falta de planificación de un programa maestro que contemple las acciones a mediano y largo plazo, y que como en la actualidad se resuelva lo urgente y se deje lo importante para después.

La planeación de las áreas, bajo su responsabilidad, es de suma importancia para lograr un futuro mejor para nuestro hijos. Creemos que se deben realizar mayores esfuerzos de planeación y optimización de los sistemas en las áreas de su responsabilidad.

Muchas gracias por su atención.

EL C. PRESIDENTE.- Se concede el uso de la palabra al Diputado René Rodríguez Ruíz, del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ.- Con su venia, señor Presidente.

Señor Secretario de Obras y Servicios;

Compañeras Diputadas y Diputados:

Hablar de obras y servicios. Casi todos los temas de la administración que esta Legislatura de la Asamblea del Distrito Federal ha estado pulsando en estos últimos días, después del informe del ciudadano Jefe del Departamento del Distrito Federal, son como clavos ardiendo.

Todos los temas son delicados, extraordinariamente sensibles para la población: seguridad, salud, educación.

Quizás el área de la obra y servicios, si solamente ése pudiera sido resuelto, sería suficiente para callar muchas inquietudes y muchas desesperanzas.

A la población, obras que le sirvan y servicios eficientes. con eso muchas de las otras cuestiones podrían ser allanadas y a veces se pregunta uno, ¿con qué criterio se diseñan? ¿a quienes favorece? ¿quiénes obtienen ventajas? Al fin y al cabo todas son pagadas por la población. Las banquetas, el pavimento, la introducción del agua, de todas maneras van y recaen sobre la población; recolección de basura, alumbrado público, cualquier obra, tal pareciera que no tendría sentido que tantos y tantos recursos se acumulan vía impuestos y derechos, para que después de todas maneras la población tenga que cubrir su ejecución, su realización.

No venimos a juzgar aquí, ni a evaluar en una primera reflexión sobre su informe, la capacidad profesional del ingeniero Daniel Ruiz Fernández y su equipo de colaboradores, venimos a ver de las obras realizadas que hay que admitirlo, existen, cómo fueron hechas, cómo se contrataron las empresas, qué resultados hubo y qué efectos benéficos o no tuvieron para la población.

Cuando se realizan obras públicas en nuestra ciudad, la Secretaría a su cargo nunca implementa un programa de difusión y orientación al ciudadano para que se le haga de su conocimiento cuándo y cómo se van a llevar a cabo las obras; esto ocasiona caos vial, un descontrol del peatón y se inicia a veces una obra en beneficio de la ciudad, pero a veces se concluye con accidentes de tránsito que muchas veces son mortales, por la falta de señalamientos o indicaciones precautorias.

Tal pareciera que en el último período tenemos por toda la ciudad como un enloquecimiento de todos abriendo agujeros por todos lados y pareciera que el propósito es causar molestias. Pareciera que el objeto es decir: estamos haciendo muchas cosas en el último lapso de la gestión, dejando ahí los residuos y los obstáculos sin límite por todas partes. ¿Por qué, señor Secretario, no ha habido una comunicación oportuna ala ciudadanía, respecto a las obras que se llevan a cabo en la ciudad? ¿O son obras que se discuten de la noche a la mañana, aprobadas en un segundo y por eso no hay tiempo de comunicar?

En cuanto a la generación de residuos sólidos que requieren acciones de recolección, limpieza, transferencia, tratamiento y disposición final, usted menciona en su informe que las delegaciones políticas participan en el servicio de recolección y limpieza en las calles locales. ¿Cuál es el apoyo que usted brinda a estas delegaciones, si casi siempre pasa el camión recolector por lo regular cada tercer día? ¿Acaso usted envía camiones a las calles locales como apoyo de esa acción de servicio de recolección?

Un caso concreto son las calles de nuestro Centro Histórico, que se ha visto inundado de basura a causa del ambulante que pulula, dejando una estela de basura y Comisión punto específico de ese aglutamiento, es la que está a un costado del Templo Mayor, orgullo d de nuestra historia y admiración de los extranjeros, uno de los pocos centros turísticos de nuestra ciudad se ha convertido en un foco de infección y de procreación de fauna nociva.

Señor Secretario, en su informe maneja en forma acertada que el programa de uso racional del agua continua; sin embargo, omite usted o no presenta un plan de ahorro a futuro del líquido vital del cual se tenga como un plan previsor.

En su documento, relacionado con el abastecimiento de agua, solamente se refiere a ese y no a su prevención para su conservación y ahorro. Pero sí hay una medida fundamental, como en el tiempo del imperio romano: primero los cuestores, los recolectores de impuestos, los recaudadores; primero los medidores para racionalizar el uso de la agua. Qué bien que se pongan, pero inclusive hay sitios donde hay medidores y no hay agua. Primero cobrar, después pensar en el suministro del servicio.

Alumbrado Público:

Es impresionante, de acuerdo a sus estadísticas, la red general de alumbrado con la que cuenta la ciudad; pero existe una gran diferencia de este suministro en las zonas de nivel alto económico a las zonas meramente popular. ¿En que consiste esta diferencia de un mejor servicio en las zonas que tienen alto poder adquisitivo o una mejor posición económica, a las zonas proletarias y populares? De observarse, sólo nombrar las colonias de las Lomas, Polanco, San Angel, y en cuanto se funde algún mercurial, inmediatamente en horas se repara ese alumbrado, no así en las colonias proletarias y populares, donde en algunos lugares no se conoce el alumbrado público. Eso quiere decir que la mayor parte de la red de alumbrado está bien ubicada en las zonas de alto nivel, sin tomar en cuenta o en consideración el alumbrado que existe tanto en el viaducto, como el periférico.

Escuelas y demás edificios públicos y hospitales:

La infraestructura escolar oficial dentro del D.F., es una de las más grandes a nivel nacional, pero también una de las que cuentan con un retraso respecto a su mantenimiento en instalaciones.

A nuestro sentir, debemos decir que las escuelas son el segundo lugar de nuestro hijos y para ellos se requiere que las instalaciones cuenten, cuando menos, con el más

mínimo programa de mantenimiento, con que cuenten con aspectos de un bienestar y puedan desarrollar en forma óptima sus estudios.

¿Que hacen los padre, las madres de familia? Sometidos a la necesidad de aportar apoyos para poder restaurar y mantener estas instalaciones. ¿De qué sirve la acción de la Secretaría a su cargo en ese renglón?

Podemos hablar también de los hospitales, que independientemente que están fuera de la competencia al carecer estos de un equipo adecuado para la atención médica del ciudadano, en las instalaciones las acciones de mantenimiento son nulas. En lugar de dar salud, den lástima.

En su informe omite algún plan que pueda llevar a cabo la rehabilitación de estos edificios, tanto educativos como de salud.

Para concluir, señor Secretario, cabe destacar, como lo dijimos, que la dependencia a su cargo es una de las que tienen prácticamente se recarga la mayoría del presupuesto del Distrito Federal, por la importancia que tiene, y donde luego tampoco se puede dejar de reconocer su labor al frente de esto.

Sin embargo, esos avances de deben mucho a aquellos trabajadores que están tras bambalinas.

Mencione usted 40,000 trabajadores dedicados al área de la construcción y algunos servicios, y otros 20,000 el área de recolección de basura y otras áreas; de ellos, en realidad, depende el lucimiento de usted, ellos quedan en el anonimato.

¿Cuántos recursos se destinan para sustentar los sueldos, o las percepciones del personal de lato nivel, de confianza, y cuánto para resarcir y reconocer a esos himuldes barrenderos; los que hacen posible que los ciudadanos, todos, abramos de grifo y tengamos el suministro de agua; a los que hacen posible el alumbrado?

¿Qué política se ha implementado para reconocer ese extraordinario servicio que estos trabajadores tienen?. No es sólo el papel eficiente o no de su profesión como ingeniero, como profesionista, como servidor público, es el descanso en las espaldas de esos trabajadores, que son los servidores reales de toda la ciudad.

Muchas gracias, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Se solicita al señor ingeniero Daniel Ruíz Fernández, Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, pasar nuevamente a esta tribuna, a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas.

Se va a iniciar la ronda de preguntas y respuestas al funcionario compareciente.

Para tal efecto, harán uso de la palabra los siguientes diputados: Por el Partido del Trabajo, el diputado René Rodríguez Ruíz; por el Partido Verde Ecologista de México, la diputada Sara Castellanos Cortés; por el Partido Revolucionario Institucional, el diputado Alejandro Vazquez Enríquez; por el Partido Acción Nacional, la diputada Hiroishi Suzuki; por el Partido de la Revolución Democrática, el diputado Rafael López de la Cerda.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra para hacer su pregunta, el diputado René Rodríguez Ruíz.

EL C. DIPUTADO RENE RODRIGUEZ RUIZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Secretario: Otra temática, en nuestra inquietud en esta Asamblea respecto a las tareas de la Secretaría de Obras y Servicios, es el famoso sistema de alerta sísmica, al cual se empezó a darle una difusión extraordinaria y ahora en nuestros días se apegó, como otros programas.

¿Dé qué sirve, sirve o no?, es la pregunta principal ¿Cuáles son sus alcances? ¿Se le ha comunicado debidamente a la ciudadanía en qué consiste este anticipado aviso?

Todas las estaciones de radio, se dice, están entrelazadas con ese sistema de alerta sísmica, o nada más las que usted escucha. Si es así, omitió usted en su informe decirnos cuál es la estación de radio que escucha para comunicárselo así a la ciudadanía y esté enlazada con el sistema de alerta sísmica. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra, señor Secretario.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Gracias.

Los alcances del Sistema creo que se han difundido, pero brevemente los volveré a recordar.

Según los sismólogos, no sólo nacionales sino también extranjeros, donde existe la mayor posibilidad de un movimiento sísmico importante es en la Brecha de Guerrero, o sea, en la Costa de Guerrero, ¿Por qué? Como se ha también dicha varias veces, hay un movimiento permanente en las placas geológicas, de la placa cocos metiéndose debajo de la placa continental a lo largo de toda la Costa del Pacífico, pero es en esta parte de Guerrero donde desde hace aproximadamente 80 años no se ha liberado la energía que día a día se acumula ahí.

Entonces, se pensó que si podíamos aprovechar la diferencia que hay entre la velocidad en la que se transmite una onda sísmica por la roca, por el suelo y la velocidad prácticamente instantánea de las ondas de radio, de manera de que en el momento de que empezar a producirse un temblor en la Brecha de Guerrero se pudiera mandar una señal a la Ciudad de México y que los 50 ó 60 segundos que tarda en llegar la primera onda sísmica pudieran ser aprovechados de alguna manera, se creyó que era conveniente desarrollar este recurso.

Los alcances, son en primer lugar, únicamente transmitir una señal cuando se produzca un temblor en la Costa de Guerrero.

Segunda limitación, el sistema es un proceso tecnológico realmente considero yo valioso, desarrollado por técnicos mexicanos de muy alta calidad, sistema que hoy es motivo de todos los congresos de sismología en el mundo, pero es un sistema tecnológico que puede tener algunas fallas, aunque ha tenido una confiabilidad muy elevada.

El tercer aspecto que nosotros siempre hemos considerado que es conveniente para aprovechar adecuadamente esta posibilidad, es saber qué hacer cuando la alerta sísmica suene.

¿Por qué - se ha comentado varias veces.- no se extrapola o por qué no se extiende a otras zonas de la República, por ejemplo Oaxaca, Michoacán, Jalisco, Colima? Como decía yo al principio, porque según los científicos la probabilidad más alta del temblor importante debe ser al que venga de Guerrero, pero además nos ha demostrado ya la experiencia que si un temblor fuerte y va a causar algún problema a la Ciudad de México, lo capta la alerta que está instalada en Guerrero, y si no es muy fuerte no va a producirle un daño importante a la ciudad.

El Sistema yo considero que sirve, ha tenido una confiabilidad bastante alta, he tenido algunas fallas que han sido suficientemente publicitadas, pero me parece que es un recurso útil para la población.

Se pregunta qué se puede hacer en 50 segundos. Una de las principales acciones que se pueden hacer en estos 50 segundos y que está ya muy instrumentada y muy probada, es el desalojo de las escuelas.

En las escuelas, seguramente ustedes saben, prácticamente mensualmente se hacen simulacros, donde los niños están ya muy acostumbrados y prácticamente desalojan en esos 50 segundos su escuela y llegan al patio. Es muy diferente el poder circular por las escaleras cuando todavía no empieza a moverse el suelo, que cuando esto sucede. Entonces ahí tenemos un

millón y pico, casi dos millones de usuarios de este sistema.

Se puede usar en el Metro, se usa en el Metro. En 50 segundos se puede llegar generalmente a la siguiente estación, y desalojo del tren en una estación es algo mucho más conveniente que en el túnel o en el tramo.

Se puede usar en algunas industrias donde se manejen herramientas o sustancias peligrosas. En esos 50 segundos se puede hacer cosas.

Las radiodifusoras, prácticamente todas las de la ciudad están conectadas al sistema, son muy pocas, no recordaría yo en este momento cuáles las que no están conectadas al sistema.

Se ha pensado, pero esta representación puede tener mucho que decir en el futuro, se ha pensado en si es conveniente, por ejemplo, poner la señal en altoparlantes en algunas zonas de la ciudad, donde las aceleraciones pueden ser mayores. Esto, por ejemplo, ya se puso de acuerdo con los vecinos del Rosario, se les instaló ahí el sistema de alerta para que sonara públicamente, masivamente, y parece ser que están muy satisfechos con esto.

Pero esto es un asunto que algunas personas dicen, para qué quiero yo que suene la alerta, si a lo mejor el temblor no va a ser importantes y me va almar y puede alguien sufrir un trastorno por esta alarma, cuando luego no va haber un daño considerable.

Repito, ustedes, que son los representantes de la población, ustedes probablemente podrán dar su punto de vista al respecto y ver si vale la pena que el sistema se ponga más a la luz pública, de manera que no sólo el que esté escuchando la radio pueda tener acceso al sonido de la alerta, sino que pueda haber algunos otros procedimientos.

No sé si he dado respuesta a su pregunta.

EL C. PRESIDENTE.- Ciudadano Diputado, ¿desea usted hacer del derecho de réplica?

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- No, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien. Gracias, señor Diputado.

Tiene la palabra para formular su pregunta, la Diputada Sara Castellanos Cortés, del Partido Verde Ecologista de México.

LA C. DIPUTADA SARA ISABEL CASTELLANOS CORTES (Desde su curul).- Con su venia, señor Presidente; señor Secretario:

Tomando en consideración lo planteado en mi exposición, quisiera preguntarle lo siguiente:

¿Cuánta agua se desperdicia por fugas en las tuberías de la red de distribución y cuáles son las medidas de acción inmediata y de mediano plazo para evitar que la ciudad continúe hundiéndose, para que las tuberías de agua y drenaje dejen de dañarse y con ello las respectivas fugas de agua?

¿Por qué no son continuas las campañas de uso racional de agua? ¿Quiénes son los realmente beneficiados con las plantas de selección y aprovechamiento, la ciudad u otros grupos?

Conforme a un estudio efectuado por nuestro Partido, sabemos de que cuando menos seis Delegaciones Políticas es, en términos muy generales, de muy mala calidad, toda vez que presentan olores que van de pestilentes a sulfurosos con coloraciones amarillentas a blancas, presencia de contaminantes como fierro, carbonatos, etcétera, así como presencia de materia fecal. ¿Qué medidas se han previsto para mejorar la calidad de agua y sobre todo el cumplimiento de la normatividad establecida?

Gracias por sus respuestas.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, señor Secretario.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

¿Cuánta agua se desperdicia en la Ciudad de México? Con precisión no lo sabemos, pero sospechamos por los estudios que más o menos se están realizando, que debe andar muy cerca al 37 por ciento. O sea, una cantidad verdaderamente importante.

Quiero también acotar una cosa. No se piense que esta ciudad o cualquiera, puede tener cero por ciento de fugas o de pérdidas; las ciudades mejor administradas, ciudades grandes, ciudades comparables con la nuestra, tienen porcentajes del 18 a 20 por ciento de pérdidas. Es muy importante este aspecto y es motivo de gran preocupación de la administración y creo que debe seguirlo siendo, porque en efecto, cualquier cosa que se pueda lograr en la recuperación de estos caudales, vendrá a beneficiar en forma muy importante a otros asuntos a los que me referiré brevemente.

En el tiempo de que se dispone para poder informar lo que hacemos a través de la Secretaría de Obras y Servicios, pues no puede uno llegar a mucho detalle ya

explayarse en demasiados aspectos; pero este aspecto de agua, es para nosotros de vital, vital importancia. Y en el plan maestro que se tiene terminado y que se ha entregado ya a la gente de la próxima administración, mencionamos que el problema del hundimiento regional de la ciudad, hundimiento que además es diferencial, es diferente, no es uniforme, es un probablemente sumamente grave, porque no sólo afecta a los edificios, a las redes de todo tipo, sino que nos ha afectado en forma muy importante, a las salidas naturales de desagüe como es el Gran Canal, que prácticamente ha perdido su pendiente en lo que es el Distrito Federal. Es pues, un problema de altísima prioridad el tratar de detener este hundimiento regional de la ciudad, producto fundamentalmente de la sobreexplotación del acuífero. Es decir, estamos sacando más agua del acuífero, de la que se infiltra; que por cierto, se menciona mucho que ¿porqué no se aprovecha el agua de lluvia? El agua de lluvia en el 95 por ciento de lo que es el área no urbanizada, se infiltra naturalmente; sólo el 5 por ciento de esa área escurre y no llega a un metro cúbico por segundo. La lluvia que cae sobre toda la zona urbanizada, o la sacamos, o nos inundamos.

Entonces, la sobreexplotación del acuífero, es el problema fundamental que ocasiona este hundimiento regional. Y esa sobreexplotación tiene que disminuirse, tiene que anularse y de preferencia, tiene que revertirse. ¿Cómo? Con las medidas que hemos estado comentando y que repito, en mi breve texto, pues no están suficientemente explícitas.

Primero. Traer toda el agua de fuera que sea económica, política, socialmente factible.

Segundo.- Un programa lo más agresivo posible y lo más eficiente posible para recuperar el mayor caudal posible de esas pérdidas que se producen en la ciudad.

Tercero.- Campañas del uso racional del agua, donde una parte importante está en la campaña de la instalación de medidores y el cobro por consumo justo, que aún cuando se coloquen medidores en algunas zonas que no puedan tener agua las 24 horas del día de los 7 días de la semana, si son indispensables para conocer justamente los consumos, para poder acabar con el balance hidráulico del valle.

Cuarto. - Utilizar toda el agua reusada que sea factible después del tratamiento

adecuado.

Se menciona, no recuerdo por cuál de los Diputados, que tratábamos el uno por ciento del agua; sólo en la Planta de la Estrella, se tratan de 3 metros cúbicos por segundo.

Si tenemos en cuenta que el D.F. consume 34 metros cúbicos por segundo, sólo la planta de La Estrella ya prácticamente representa el 10% del agua que entra, pero además hay veinte planta más, mucho más pequeñas, con lo cual podemos decir que estamos tratando un poquito más del 10% del agua usada.

Hay que incrementar esto, y para eso están los planes que se han trazado, y una parte muy importante será la de las macroplantas, que tienen por objeto cumplir con la Ley de Aguas para entregar a los cuerpos receptores de la República agua sin patógenos.

Las macroplantas van a quitarle los patógenos al agua y se van a entregar agua, pues, sin este tipo de contaminantes, si con nutrientes y esta agua se utilizará, como se utiliza hoy, desgraciadamente agua negra, para el riego de cultivos muchos más productivos en los distritos de riesgo de los Estados de México y de Hidalgo. De esa agua se deberá tomar una parte a la cual hacerle un tratamiento muy riguroso, controlado también en forma muy, muy especial para poder infiltrarla en el acuífero.

Sin con el agua que traemos de fuera, si con la disminución en las pérdidas, sin con el ahorro por uso racional y si con un mejor reuso del agua tratada podemos tener un cierto caudal que anule la sobreexplotación e inclusive, como decía yo, la reuerta, se habrá hecho una gran acción para esta ciudad. Todo esto está contemplado y todo esto es factible.

Ya tenemos plantas piloto para tener exactamente el agua que debe infiltrarse y ya tenemos también las tecnologías y los programas para poder hacer esto. Esto es urgente y creemos que si entre todas estas acciones se pudiera recuperar un caudal de unos diez metros cúbicos por segundo, el déficit actual en el acuífero, en la zona metropolitana, es del orden de cuatro metros cúbicos por segundo. Con esto se lograría recuperar los niveles estáticos de los pozos en este acuífero y lograr la presión que se necesita, para dejar que la arcilla que tiene la Ciudad de México, suelte el agua que produce este asentamiento.

¿Quiénes se benefician con las plantas de selección de desechos sólidos? Se beneficia una comunidad importante de mexicanos que estaban viviendo en la basura, en forma totalmente antihigiénica y que hoy pueden hacer su labor en unas plantas de selección, en unas bandas donde hacen esto mismo, con mucha más eficiencia y con mucha más higiene y sanidad.

Pero no sólo ellos, se beneficia a la ciudad, porque todo lo que esta gente selecciona y se recicla es basura que no llega a los rellenos sanitarios, donde los espacios están limitados en su tiempo de vida y si ahí podemos

recuperar un 10, un 12%, que tampoco es poco, creo que son los valores que se están recuperando en ciudades con mucho más recursos que la nuestra, si estos volúmenes los podemos ahorrar en los rellenos sanitarios, es tiempo mayor que le damos de vida a esos rellenos.

Cuando esta selección la hacían los pepenadores en los tiraderos directamente o en los rellenos directamente, tenían que operarse estos rellenos una parte dejándolos para que ellos pudieran hacer su labor y otra parte era la que utilizaba para compactar y cubrir la basura.

Hoy, con las plantas de selección, los rellenos se pueden operar las 24 horas del día y por lo tanto son más eficientes. Así es que considero que con estas plantas salimos beneficiados todos.

La calidad del agua. Comentaba yo en el documento, pues que tenemos un laboratorio que creo que es modelo en cuestión de pruebas físicas, químicas, bacteriológicas, metales pesados, en fin, que ojalá los que no lo conozcan lo pudieran visitar

Se hacen 50,000 muestras al año, hacemos más de 100,000 muestras de cloro residual. A ustedes les consta que no ha habido en el agua potable de la Ciudad de México un sólo indicio de cólera desde 1991 que empezó esto, ¿Por qué? Por el cloro residual, por los cuidados que se tienen.

Sí, no hay la menor duda, la calidad del agua no es uniforme en toda la ciudad, hay zonas en donde sí existen estas sales que producen con el contacto con el cloro estos colores amarillentos y estos olores indeseables; el agua no es dañina, tan es así que ahí están los resultados de salud, todos los años la Secretaría de Salud nos ha estado refrendando el certificado de calidad del agua. Pero de cualquier manera no estamos ni con mucho satisfechos, ni creo que se deba estar y si se hacen cosas.

Este año, comentaba yo, se han instalado ocho plantas en otros tantos pozos donde el agua era de la peor calidad, estas plantas costosas pero necesarias, permiten eliminar todas esas impurezas, y el agua que en estos pozos está saliendo, es ya absolutamente clara, cristalina y por supuesto potable. Pero tenemos un programa, 13 plantas y en este año se van a terminar otras ocho.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Secretario, le indicamos que el tiempo se ha agotado.

EL C. ING. DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Se agotó mi tiempo, si quiere usted en otra ocasión, comentamos más a fondo.

EL C. PRESIDENTE. - Diputada, tiene usted derecho a la réplica. ¿Quiere hacer uso de ella?

LA C. DIPUTADA SARA ISABEL CASTELLANOS CORTES.- Señor Secretario: Para nosotros es de suma importancia como Partido Ecologista esta información sobre el agua.

Quisiera solicitarle a nombre de mi partido, si nos pudiera proporcionar, ya sea toda la información, o una visita que le pudiéramos hacer, porque son muy interesantes estos aspectos que ha manifestado y desde luego que para nosotros es de suma importancia.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Con muchísimo gusto.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Alejandro Vázquez Enríquez, del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO VAZQUEZ ENRIQUEZ.- Con su permiso.

Señor Secretario: Ahora mismo usted se ha referido a que la ciudad se está viendo seriamente amenazada en un tema tan importante, como es el equilibrio hidrológico.

Todos sabemos que no se ha logrado establecer un sistema completo y suficiente de tratamiento de aguas, con el cual podamos reciclarla al subsuelo del Distrito Federal para frenar su hundimiento y evitar los problemas asociados a ello, como es el deterioro de los sistemas de drenaje y agua potable y la afectación de la estabilidad de las estructuras de los edificios e instalaciones de nuestra ciudad.

¿Cuál es la perspectiva real de su solución? ¿Cuánto costará? ¿Cómo se financiará esto? ¿Llegaremos al Siglo XXI arrastrando este problema que pone en riesgo la viabilidad misma de la ciudad.

Por otra, señor Secretario, actualmente la ciudad consume aproximadamente 35 metros cúbicos por segundo de agua; se están haciendo esfuerzos en esta administración para agregar aproximadamente otros 5 metros cúbicos, con obras como el Cutzamala; sin embargo, algunas estimaciones señalan que se fuga aproximadamente el doble de esta cantidad, usted mencionaba que era aproximadamente el 37 por ciento, es decir, alrededor de 10 metros cúbicos.

Pregunto: ¿Qué racionalidad económica tiene esto? ¿No cree usted que sería más conveniente atender prioritariamente el problema de las fugas?

Se ha hecho un esfuerzo muy importante para regular el suministro y consumo del agua, que busca entre otros objetivos, un esquema de cobro más equitativo a través de las instalaciones de medidores de consumo, según hemos escuchado. Sin embargo, existen problemas de

distinta índole que han llevado a una medición inexacta, y lo que es peor, sin proporción a lo que se consume, creándose paradójicamente resultados contrarios al objetivo buscado originalmente de una mejor equidad. Esta situación, con justa razón, irrita la población.

Es urgente atender este problema de forma integral y en especial en sus aspectos técnicos. ¿Qué se ha hecho al respecto? ¿Cómo se piensa superarlo, señor Secretario?

A través de su exposición hemos tenido una visión de conjunto, ha habido efectivamente avances importantes en programas como los del agua, drenaje, vialidades, entre otros, sin embargo, para todos es conocido que la atención y calidad de los servicios es muy desigual entre distintas delegaciones de la ciudad. A manera de ejemplo, el agua es más escasa y de menor calidad en Delegaciones como Iztapalapa, al oriente de la ciudad, que en delegaciones de la zona poniente.

Las vialidades y servicios urbanos son mejores en delegaciones como Benito Juárez, Cuauhtémoc o Miguel Hidalgo, que es Tláhuac o en Magdalena Contreras. ¿A qué se debe esto? ¿Se priorizan criterios económicos, políticos sobre los de carácter social para llevar a cabo esos programas.

Por último, señor Secretario, los ciudadanos del Distrito Federal con frecuencia se quejan de la lentitud de la respuesta de las autoridades a las demandas en materia de obra pública: aulas nuevas, puentes peatonales, pasos a desnivel, entre otras obras. Tal vez ello se deba en parte a que dichas obras se autorizan a nivel de la administración central y que las delegaciones sólo hacen labor de mantenimiento.

¿Cree usted conveniente desconcentrar este tipo de obras hacia las delegaciones? ¿Cuáles a su criterio tienen que seguir siendo responsabilidad de la administración central y cuáles podrán trasladarse al ámbito delegacional, sin que esto represente poner en riesgo la visión integral de funcionamiento de la ciudad?

Por su atención, señor Secretario, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, señor Secretario.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Gracias.

Bueno, comentaba yo que sí tenemos no sólo procedimiento para tratar al agua a nivel de infiltración, sino que tenemos ya plantas que están produciendo el agua de la calidad necesaria para poder satisfacer este requisito.

Me gustaría mucho, y es algo de lo que dejaba yo para el muy breve mensaje final, que esta honorable Asamblea

podría visitar, aunque sea en el corto lapso que nos queda a nosotros ya en la administración, obras en proceso, instalaciones terminadas, laboratorios, etcétera, para tener una mejor información de lo que se cuenta en la ciudad.

Prioridad de atención de las fugas, definitiva; justamente lo que estamos haciendo ahora por primera vez creo que se va a poder conocer realmente cuánto valen las pérdidas en las redes. Tenemos definidos 8 distritos, 8 zonas en la ciudad, que pudiera yo llamarlas "piloto", pero que son suficientemente representativas; hay por ejemplo una en Iztapalapa que cubre a 250,000 ciudadanos. Y en estos distritos que están seleccionados de manera que puedan representar distintos tipos de suelo, distintos materiales en la red, distintas antigüedades de la red, distintos estratos socioeconómicos, se va a poder medir exactamente el agua que entra a estas zonas, el agua que sale, y el agua que se consume, para lo cual es importante tener la instalación de los medidores, y con esto la precisión de cuánto valen las pérdidas.

De esta manera, atacar el problema con toda energía y con toda atinencia para tratar de bajar este volumen de pérdidas a niveles razonables, y poder recuperar esos caudales tan indispensables, como decíamos, para la ciudad.

De los estudios que hemos realizado y que están contemplados en el Plan Maestro de Agua Potable, parece ser que entre el 60% y 70% de las pérdidas, del caudal de las pérdidas, se da en las tomas domiciliarias. Esto, que por un lado es un dato fuerte, por otro lado tiene una parte positiva, y es que es donde más fácilmente se podrán corregir estas fugas, y con un menor costo.

Por lo tanto, por lo menos para nosotros, es una prioridad mayor a la atención de este asunto de las pérdidas.

Equidad de los cobros; bueno, este es un asunto que fundamentalmente se define aquí.

El Código Financiero actual, aprobado por la Asamblea anterior, establece cómo deben ser las tarifas y que por cierto en este último años las tarifas, a mi modo de ver, son mucho más equitativas que las que existían antes; pero de cualquiera manera a ustedes corresponderá el probar el Código Financiero, que seguramente saldrá en pocos días, y ajustar a los que ustedes les parezca más adecuado, lo que consideren que debe ser un cobro justo.

Si no equivoco el sesenta y tantos por ciento de los usuarios, de las boletas que han sido emitidas en este

cuarto bimestre, pagan menos de 30 pesos; de 0 a 10, el 11%; de 10 a 15, el 25%; de 15 a 30, 56%.

Entonces, creo que sí hay un esfuerzo en la administración y en la Asamblea anterior por hacer lo más equitativos los cobros en función de las posibilidades económicas de la gente.

Que es escasa el agua en Iztapalapa, no hay la menor duda, es la zona de mayor crecimiento de la ciudad, más rápido crecimiento; zona donde se han hecho muchos asentamientos en las zonas de la sierra, donde es más difícil llevar los servicios, y donde la planeación que existió en algún tiempo para las redes primarias de agua, pues no se contemplaba que pudiera haber esta enorme población en esa zona de la ciudad. Pero justamente para eso es que se está construyendo el Acueducto Perimetral.

El Acueducto Perimetral, que como hemos comentado es una gran tubo de 4 metros de diámetro, un túnel en la roca que va por el sur hasta el oriente, hasta el Teutli. Este tubo permitirá justamente que el agua, que viene de Cutzamala y de Lerma y que hoy tiene que atravesar toda la ciudad, pueda llegar por esta vía y por gravedad distribuir el agua en esas zonas sur y oriente de la ciudad, con lo que el problema de la distribución del líquido será resultado en forma importante de manera más equitativa.

Criterios económicos y políticos para las obras. Yo lo que quiero decir es que la Administración actual se ha preocupado justamente por derivar los recursos que se generan en las zonas más pudientes a las zonas de menos recursos. Así donde más obras se han realizado en los últimos años, es justamente en Iztapalapa, es en Milpa Alta, es en Tláhuac, es en Tlalpan, es en Xochimilco.

La lentitud de respuesta de los servicios a las demandas. Si, en primer lugar, no es tan fácil tras poner inmediatamente a cualquier demanda, pero además los recursos son limitados y hay que irlos aplicando de acuerdo con las prioridades que se fijan y además en función de los términos y de los tiempos del presupuesto.

Hay, por ejemplo, una demanda importante bastante frecuente de puentes peatonales. Se hacen los que se pueden, pero generalmente ustedes saben, igual que yo, que los puentes peatonales se hacen y después no se utilizan, pero de cualquier manera se atienden las demandas.

En relación con lo que se hace el sector central y lo que hacen las delegaciones, fundamentalmente el sector central se aboca a las obras grandes, a las obras

interdelegaciones, a las obras de beneficio en toda la ciudad y las delegaciones sí, en efecto, se dedican fundamentalmente al mantenimiento. Por cierto, en algunas de las cuestiones que se han planteado antes hay quejas y demás sobre mantenimiento de calles secundarias, escuelas y demás. Eso no le corresponde a la Secretaría de Obras y Servicios. Esas obras están al cuidado de las delegaciones. Lo mismo que la recolección domiciliaria de los desechos sólidos está manejada por las delegaciones directamente y el sector central empieza a operar de las estaciones de transferencia hacia los rellenos sanitarios.

A mí me parece lógica la distribución, que hay ahora entre el sector central y las delegaciones. Sin embargo, esto es algo que deberá seguirse estudiando, pero debo comentar que en los últimos años se ha incrementado importantemente el presupuesto de las delegaciones para justamente atender de mejor manera estos servicios de banquetas, de pavimentación en calles secundarias, de bacheo, de desazolve en redes secundarias de drenaje, de mantenimiento de escuela y de mantenimiento de alumbrado.

Con esto creo haber dado contestación a su pregunta.

EL C. PRESIDENTE.- Señor diputado Alejandro Vázquez, tiene usted el derecho de uso de réplica. ¿Desea hacer uso de él?

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO VAZQUEZ ENRIQUEZ (Desde su curul).- No, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias.

En consecuencia, tiene el uso de la palabra la diputada Pilar Hiroishi Suzuki, del Partido Acción Nacional.

LA C. DIPUTADA MARIA DEL PILAR HIROISHI SUZUKI.- Con su permiso, señor Presidente.

Señor Secretario Daniel Ruíz Fernández:

Dice en su informe, en lo referente al agua potable, que es imprescindible su uso, teniendo muy presente la imperiosa necesidad que existe de disminuir la sobre explotación del acuífero del Valle para reducir la velocidad del hundimiento de la ciudad. Esto es preocupante, por supuesto, porque por un lado estamos sobreexplotando el acuífero del Valle y lo notamos en pozos que se han clausurado ya por su agotamiento. ¿Con respecto a esto qué me puede usted decir, por favor? Con la consabida el perder estos pozos todo su suministro, habrá problemas para la zona a la que correspondé.

También sabemos del veloz hundimiento de la ciudad puesto que la infiltración no se realiza con la misma rapidez con la que se extrae. Sin embargo, usted más

adelante en su informe habla sobre la construcción de colectores marginales para el escurrimiento del agua de lluvia en la Ciudad de México. A pesar de la alta precipitación pluvial, sabemos que toda precipitación de tiempos de lluvia va al drenaje con las aguas negras. ¿Está contemplado hacer una gran red de colectores marginales en todo el Distrito Federal para el aprovechamiento del agua de lluvia?

Al hablar del acueducto perimetral, no especifica si éste será alimentado por el Cutzamala o por los pozos ya existentes, y si éste será una verdadera solución con visión integral o un paliativo a mediano plazo.

También dice usted que como medida para el uso racional del agua y su desperdicio, se han implementado el cobro diferenciado por el servicio medido. Sé que este es un trabajo en conjunto con la Secretaría de Finanzas, pero pensamos nosotros que en esta forma de pagos se pretende castigar el consumo excesivo y el desperdicio, y también se podría pensar o se pretende pensar a veces que se pague el que más tenga. Esto ha creado problemas, en primer lugar en zonas marginadas de olato hacinamiento, el consumo por promedio donde habita más de una familia, el consumo hace que el pago diferenciado se muy alto, haciéndolos equiparables a aquellos que lo que más tengan, más pagan, por lo que algunos líderes vecinales abanderan causas de suspensión de pagos y por otro lado la manipulación que en tiempos electorales y de manera clientelar hacen las autoridades con convenios de cuotas de fijas anuales, que no son una resolución de fondo, sino de discrecionalidad, que va del quehacer conjunto de su Secretaría con la de Finanzas, como antes le mencionaba.

Bien, en cuestión de mercados, conociendo el problema de los tianguis, porque los tianguis producen en cuestión de contaminación, basura y costos de transporte, nos preguntamos ¿por qué no se han construido en 25 años más mercados?

En cuestión de la basura ya nos ha hecho usted el favor de informarnos completamente, así que ya no preguntaré

Usted había de que en cuestión de la basura hay una reserva para los próximos años en lo referente a los rellenos sanitarios. ¿Quisiera decirme si hay algunos lugares, porque entiendo que ya no hay en el Distrito Federal, predios con las características necesarias para el relleno sanitario, y qué se pretende hacer con esto, en vista de que en el Distrito Federal creo que están agotados?

Para el tratamiento de aguas residuales al ciento por ciento. Entiendo que el BID, el Banco Internacional de Desarrollo propuso o recomendó para las plantas de

tratamiento, como decía ya al ciento por ciento de estas aguas y para las cuales se dio, si no un mal entendido por ahí, un préstamo de 300 millones de dólares, la creación de lagunas, eso era lo que recomendaba; la creación de lagunas de regulación para la restitución de estas aguas, para la recarga del acuífero y evitar el hundimiento de la ciudad por el resecamiento de las arcillas, que en un caso de temblor, como ya lo hemos mencionado, sería de un gran peligro. ¿Por qué no se hizo caso de esta recomendación? Y sin embargo de está hablando de que se mandaran a otros lados y no para la recarga del acuífero.

La carretera del Contadero-Colegio Militar, de no llevarse a cabo ¿cuáles serían las consecuencias?

Y del tren elevado, ¿qué avances se tienen en la viabilidad del proyecto y en cuanto a la negociación de la comunidad y qué avances se tienen y cuándo se proyecta iniciar esta obra?

Por su atención, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, señor Secretario.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- Bueno, la sobreexplotación del acuífero creo que ya comentamos algo, si -repito- es una prioridad vital para la ciudad y el objeto es en cuanto podamos ir recuperando caudales por las otras razones, ir dejando de explotar pozos.

Por ejemplo, en el Centro de la Ciudad, que ahora tenemos hundimientos bastante menores, del orden de 8 ó 10 centímetros por años, pues una parte fundamental se debe a que se cancelaron de 100 pozos en el Centro de la Ciudad.

pero bueno, existen por la necesidad de abastecer de este líquido, pozos en otras partes de la Ciudad. Pero la idea justamente de que en cuanto lleguen los litros adicionales del Cutzamala, en cuanto recuperamos caudales por pérdidas y en cuanto a un uso racional y el reuso nos produzca unos superávits en este aspecto, deben irse cerrando pozos a la misma velocidad con que se vayan recuperando estos otros metros cúbicos, para lograr la detección del hundimiento.

Los colectores marginales, fundamentalmente tienen la función de saneamiento; no tanto de recuperación de agua, porque como decía yo antes, los acueductos marginales, casi todos los años se hace número importante de kilómetros y es algo que también deberá continuarse.

El acueducto perimetral si fundamentalmente el agua que va a traer, es la del Cutzamala y parte del Lerma, no

se ha abastecido por ningún pozo, los pozos están generalmente más abajo que por donde va a pasar el acueducto perimetral. El acueducto perimetral, fundamentalmente va a ser, como decía yo hace un momento, para distribuir mejor el agua. Hoy la distribución es la ciudad no es equitativa y con esta instalación importante, se podrá llevar agua al Sur y al Oriente de la ciudad; y por lo tanto, poder tener en Iztapalapa, en Iztacalco, en estas Delegaciones un mejor servicio.

Tiene usted razón en lo que dice de que si bien los criterios de cobro se basan en que pague más el que más tiene, y que sucede que a veces en zonas de bajos recursos lo que sucede es que en una vivienda viven muchas familias y tienen un consumo elevado; y por lo tanto, acceden a niveles de tarifa más alto, creo que este es un punto que seguramente ustedes podrán contemplar en el próximo Código Financiero, y bueno, pues hacer algo parecido a lo que se hace con los edificios de departamentos. Si viven muchas familias, bueno, pues prorratear por familia y aplicar la tarifa que corresponda a una familia, en vez de a todas las que están ahí viviendo. Creo que hay maneras y seguramente ustedes las van a encontrar para que esto sea más equitativo.

¿Porqué no se han construido más mercados? Pues no losé, la verdad. Se construyeron varias plazas comerciales para ofrecérselas a los ambulantes, ustedes recordarán en años pasados. Algunas tuvieron éxito, otras no, pero mercados públicos como los que se construyeron hace tiempo, pues no sé porqué no se han construido.

Otros sitios de rellenos sólidos, de rellenos para los desechos sólidos; en efecto, en el Distrito Federal, no parece haber ya lugares donde poder hacer este tipo de instalaciones. Hay un programa metropolitano con el Estado de México, donde sí hay sitios que pudieran ser aptos para esta función. Es algo que habrá que seguir trabajando para poder lograr que antes de que se nos agoten los que tenemos en el Distrito Federal, pudieran estar desarrollados otros, para continuar con la función.

Desgraciadamente en el Valle de México otras tecnologías, como puede ser la incineración de basuras, pues no es la más aconsejable por los aspectos de la altura, del valle cerrado y la contaminación. Entonces habrá que seguir por un buen rato con los rellenos sanitarios y por lo tanto, el programa metropolitano tendrá que ser algo que se actualice, que se adecue y que se trabaje en él.

¿Porqué no algunas para el tratamiento y porqué tenemos qué mandar el agua para afuera? Hay compromisos ya históricos con los campesinos del

Estado de México y del Estado de Hidalgo, para poder aprovechar el agua que en cierta forma nos traemos de esos Estados. O sea, nos traemos el agua, la ensuciamos y se la mandamos. Hay compromisos establecidos, repito, históricos que tienen que seguirse cumpliendo; y de ahí la necesidad de ahora, tratarles el agua para quitarles los patógenos y mandárselas sin ellos, de manera que puedan hacer no sólo los riegos a los que están acostumbrados, sino riegos de otros productos mucho más productivos para ellos.

De cualquier forma, decía yo, no hay necesidad de infiltrar grandes cantidades. Estas plantas van a tratar 80 metros cúbicos por segundo, 80 mil litros cada segundo; no hay necesidad de infiltrar más allá de la décima parte de esto para poder recuperar el nivel en el acuífero y poder revertir la tendencia. Así que esa agua sí creo que la podemos justamente succionar de esta que tenemos que mandarles a los otros Estados, sobre la base de que puedan hacer cultivos mucho más productivos, porque van a tener una agua mucho mejor y ayudarles también en una mejor tecnología para sus siembras.

La carretera La Venta. - Colegio Militar. Esto es a lo que probablemente le preguntarán ustedes al siguiente compareciente, al Secretario de Transportes y Vialidad, pero de cualquier es una carretera que yo creo que puede ser útil porque la ciudad está ávida de libramientos para no pasar a través de ella con una serie de tráfico, que no es necesario que pase, pero habrá que cuidar bien que no genere desarrollos colaterales. Esto es cosa que habrá que estudiar a fondo.

No sé si le he dado respuesta a sus preguntas.

EL C. PRESIDENTE. - Diputada Pilar Hiroishi, ¿desea usted hacer uso del derecho de réplica.

LA C. DIPUTADA MARIA DEL PILAR HIROISHI SUZUKI (Desde su curul).- Ya no, gracias. Ha quedado claro con sus respuestas. Muy amable.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Rafael López De la Cerda, del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. DIPUTADO RAFAEL LOPEZ DE LA CERDA DEL VALLE (Desde su curul).- Con su venia, señor Presidente.

Señor Secretario de Obras y Servicios, Ingeniero Daniel Ruíz: creo que con la experiencia tan amplia que usted tiene en obras públicas no es entendible que exista un retraso en obra, traducido en un subejercicio fiscal que presenta la Secretaría de Finanzas, el cual en ningún lo está reflejando en su informe del día de hoy. Este subejercicio sabemos que causará un impacto negativo necesariamente hacia la ciudadanía y que en alguna

medida se tendrá que ejercer o que llevar a cabo dicha obra.

Este costo financiero, que va a tenerse que llevar a cabo por obras no efectuadas durante su ejercicio, en lo que refiere a Línea B del Metro, a Acuaférico, drenaje profundo, a plantas potabilizadoras, al programa de saneamiento de la cuenca del Valle de México, creemos que se debió fundamentalmente a que no se elaboraron los proyectos a detalle cuando se solicitó el presupuesto.

Ustedes se dilataron, como lo señalan en el informe de avance de enero a junio, ustedes se retrasaron por procesos de licitación, fundamentalmente.

Por otro lado, nosotros creemos que la política neoliberal, de la que usted es un representante, se caracteriza, entre otras cosas, por la privatización selectiva de lo público. Esa misma política equivale a transitar de lo público a lo privado y del Estado al mercado. Esto implica, por lo tanto, que el Estado está renunciado a la facultad y obligación de regular y satisfacer los servicios públicos hacia la población.

Ustedes no cumplieron el compromiso con la sociedad, porque al privilegiar el capital financiero, éste, como es lógico, se ha interesado más en las inversiones altamente rentables que en las necesidades de la población.

Los últimos gobiernos capitalinos optaron por invertir en obras de prestigio, ligadas al mito del Tratado de Libre Comercio y a la satisfacción de las necesidades del gran capital y al uso del automóvil privado. Megaproyectos como Santa Fe, citaban también la Venta-Colegio Militar, Alameda, autopistas y puentes viales, han consumido gran parte del presupuesto, elevan la propensión del uso del automóvil, excluyendo el transporte colectivo, aumentando los factores de contaminación atmosférica.

La sistemática destrucción de lo público rentable y su entrega a monopolios nacionales y transnacionales, ha significado la transferencia del patrimonio producido colectivamente con el tributo social, al interés privado. Se violan así derechos ciudadanos, pues se continúan cobrando impuestos, dando cada vez menos a cambio de estos, y teniendo como resultado un pago doble por los servicios en impuestos y en tarifas privadas.

Esta política ha sido un medio eficaz delitización de la ciudad y de exclusión de los sectores mayoritarios.

Quisiera preguntarle, por qué los inversionistas y funcionarios del Departamento del Distrito Federal como usted, proyectan y aprueban megaproyectos sin considerar las necesidades de la mayoría, reclamos y exigencias por parte de los ciudadanos ¿o es que los

intereses no son los mismos y coinciden con los de los inversionistas? ¿Por qué los megaproyectos urbanos, como el tren elevado la línea de trolebuses Cuatro Caminos, Contreras, los estacionamientos subterráneos, el Conjunto Cuicuilco, la Línea B del Metro, entre otros, vienen acompañados de enormes conflictos sociales, cuando se pretende resolver un problema social?

¿Por qué ese gran empeño de que el agua de lluvia y de los afluentes de ríos y arroyos y manantiales existentes sean desalojados, un caso es el de La Magdalena, a través de un drenaje profundo, en lugar de aprovecharlo en la restauración de los mantos acuíferos de la Ciudad de México? ¿Cuál es el costo-beneficio al contratar empresas privadas, sólo para la instalación, medición y cobro del servicio de agua, es decir, únicamente para expedir boletas? ¿Qué hace entonces la DGCOH con el presupuesto?

Cómo explica usted la repetición constante y sistemática de las metas durante los tres años de esta administración, por ejemplo, el mismo universo de reparación de fugas, en lo que se refiere a DGCOH unos costos, y lo que se refiere a delegaciones otros costos, específicamente la Delegación Cuauhtémoc tiene el costo de 676 pesos por reparación de fuga, y DGCOH las está cobrando en 1,037 pesos cada una, en reparaciones domiciliarias.

Bien, el costo de la tecnología de punta que ustedes han implementado para el drenaje profundo y para el acuífero, creemos que puede reemplazarse a las condiciones nacionales y con tecnología nacional.

Muchas gracias por sus respuestas.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra, señor Secretario.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.- El subejercicio fiscal, la parte más importante de este subejercicio está en lo del proyecto de saneamiento del Valle, que seguramente ustedes saben, está fundamentalmente financiado por los créditos del BID y de OSF de Japón. Los créditos del BID son lentos y no hubo posibilidad de iniciar en los programas que se tenían previstos, hasta que no empezarán estos créditos a fluir, todavía no empiezan a llegar los primeros recursos. Pero esto no afecta al presupuesto, porque es una parte de crédito que de cualquier manera se ejercerá el año que viene.

De cualquier forma, los programas para estas obras están siendo manejados conjuntamente con la Comisión Nacional del Agua del Estado de México y los proyectos están terminados y ya se está empezando a licitar.

Entonces, ahí está la parte más importante del subejercicio; pero además, siempre el primer semestre del año es más difícil, los recursos internos fluyen lentamente, no podemos hacer concursos mientras no tenemos las partidas autorizadas, mientras no tenemos los recursos garantizados, y esto sí representa una dilación en el inicio de las obras. Sin embargo, por ejemplo, mencionaba usted la Línea B del Metro; la Línea B del Metro, el programa que está previsto para el año de 1997 se cumplirá totalmente.

Hay una parte de la Línea B del Metro que pudiera interpretarse como subejercicio, pero va a ser realmente una economía; economía que le hemos ya notificado a Finanzas para que nos la descargue, puesto que esa parte no se va a requerir sin menoscabo de las metas.

Privatización. Mire, yo puedo decirle que por lo que respecta al sector obras central, no se de algo que hayamos privatizado. Se ha hablado de que si se ha concesionado el servicio del agua potable; no se ha concesionado, lo que se tienen son unos contratos de servicio para que hagan determinadas labores. No recuerdo de otra cosa que se haya privatizado últimamente.

Se tienen concesionadas sí 4 plantas de tratamiento, pequeñas, a los industriales de las zonas donde están estas plantas y que eso nos ha permitido que estas gentes, sin costo para el Departamento, mantengan e incrementen la infraestructura de las plantas.

¿Por qué se aprueban megaproyectos? En el sector obras no hemos aprobado ningún megaproyecto. Están en otras áreas del Departamento. Ni Santa Fe está en obras, ni el proyecto Alameda está en obras, ni el tren elevado está en obras.

El Río Magdalena, como un ejemplo del agua que se pudiera aprovechar, sí tiene un caudal relativamente pequeño pero aprovechable. Desde hace creo que más de 10 años se está tratando de hacer un par de presas, Magdalena y Eslava, para poder aprovechar estos pequeños caudales y no ha sido posible por problemas sociales.

¿Qué hace la DGCOH con el presupuesto? Me parece que en el informe hemos dado cuenta de las cosas que hace la DGCOH con ese presupuesto y creemos que están bien empleados los impuestos.

Costo de fugas diferentes. Sí, la DGCOH fundamentalmente arregla fugas de la red primaria, las delegaciones lo hacen de la red secundaria; entonces, la fuga es muy diferente en un caso que en otro.

Y tecnologías nacionales, qué bueno que toca usted ese punto, porque creo que podemos ser un ejemplo de lo

que la tecnología nacional y los ingenieros y técnicos nacionales han hecho. En el drenaje profundo, nadie pensaba que pudiera excavarse en una arcilla de 400% de contenido de agua, y ahí están 156 kilómetros en operación, hechos con unas máquinas, unos escudos propiedad del Departamento, de tecnología totalmente nacional, que está mal que yo lo diga, pero no la desarrollé yo; es orgullo de la ingeniería mundial.

Comentábamos hace un rato los desarrollos como el de la alerta sísmica, una parte muy importante, y que usted, que es ingeniero seguramente podrá apreciar, es cómo se ha optimado el diseño de los puentes vehiculares y del tramo elevado del Metro.

Estamos construyendo con un 35% menos de espesor equivalente de concreto por metro cuadrado, lo que esto quiere decir en costo directo del concreto, y lo que esto quiere decir en costo del cálculo que estas masas adicionales representan.

También es una tecnología de punta por la cual México ha obtenido varios premios del Instituto Americano del Concreto y del Preesfuerzo.

También, se decía, que era imposible hacer el Metro subterráneo en la Ciudad de México; el Metro subterráneo está funcionando a la perfección; e inclusive con problemas como los del temblor del 85, no tuvo el menor daño. con tecnología exclusivamente nacional.

Entonces, siento que han hecho esfuerzos importantes. Mencionaba yo en mi documento que se han coordinado y patrocinado más de 200 estudios con las instituciones académicas de prestigio de México y las empresas también profesionales sobre distintos puntos.

Tenemos un reglamento de construcciones que también es de punta en el mundo.

Entonces, aprovecho para decirle que creo que en materia de tecnología, de la aplicación de la tecnología nacional y de fomento de la tecnología nacional, creo que se han hecho cosas interesantes.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Diputado Rafael López de la Cerda, ¿desea usted hacer uso del derecho de réplica.

EL C. DIPUTADO RAFAEL LOPEZ DE LA CERDA (Desde su curul).- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señor Diputado.

EL C. DIPUTADO RAFAEL LOPEZ DE LA CERDA (Desde su curul).- Gracias.

Señor ingeniero, creo que lo que usted plantea en lo referente al subejercicio fiscal, obedeció fundamentalmente, y yo recalqué, a que no se habían

efectuado los proyectos a detalle, cuando el recurso, este financiamiento quedó detenido, y en ese sentido no fue nada más en una obra, fueron en las cuatro que yo mencioné, no nada más en la obra que no se ejerció en el saneamiento de la Cuenca del Valle de México, fue en las cuatro donde esta sucediendo.

En el caso de la Línea B del Metro, gracias a que se ha habido toda una revisión respecto al proceso de licitación, que fue totalmente turbio, se está también proponiendo que haya una reducción en los costos, a partir del cambio de tecnología, cuando fue de un tipo a tratar de que sea férrea únicamente.

Entonces, en ese sentido creemos que hay que reconocer también algunos aspectos.

Por otro lado, usted decía que no ha habido ningún indicio de cólera en el agua desde 1991. Yo le recuerdo que en octubre de 1993, en la Delegación Gustavo A. Madero hubo un brote de cólera, donde causó incluso vidas.

Por otro lado, quiero recordarle que cuando le estoy argumentando en términos de que no se presentan proyectos y únicamente se aprueba en lo general el caso del trolebús Cuatro Caminos-Contreras, es un proyecto que ya fue aprobado, en un derecho de vía único en la ciudad más grande del mundo, y en el que en lugar de aprovecharlo con la mejor tecnología, lo que están haciendo ustedes es hacer un contrato en el cual ni siquiera la licitación se ha podido efectuar; en el cual la tecnología que están proponiendo de trolebuses se usó hace 30 años, aunque sean trolebuses Mitsubishi comprados en día de hoy.

Esto quiere decir que tenemos problemas que se están presentando día con día por estar usted desde hace varios años en Obras Públicas. Desarrollando una serie de intereses y apoyando una serie de intereses que no son en beneficio de la mayoría.

Quiero recalcar que la gente de la línea del trolebús está inconforme por todos los cruces donde se va a tener que estar parado cada 3 ó 5 minutos cuando pase un trolebús en un sentido y en otro, porque no se está considerando, desde el punto de vista de diseño, con un diseño moderno, donde podamos interconectarnos con líneas de Metro, a través de un ferrocarril, a través de una línea multimodal que permita que esta ciudad se vea como las mejores del mundo.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular sus conclusiones, se concede el uso de la palabra hasta por cinco minutos, al ingeniero Daniel Ruiz.

EL C. INGENIERO DANIEL RUIZ FERNANDEZ.-
Gracias.

Mis conclusiones son de que espero que hayan ustedes tenido un panorama un poco más informado de lo que hace el sector obras. Recojo todas las inquietudes que han sido expresadas. Ofrezco en el tiempo que me queda de tratar de subsanar todo lo que sea subsanable.

Como ya no tengo otro derecho de réplica, le aclararé al ingeniero De la Cerda que lo que yo dije es que no hubo ni ha habido un solo brote de cólera en el agua potable de la Ciudad de México.

En la Gustavo A. Madero fue un efecto un escurrimiento que propició un enfermo, pero no era agua potable. Que ha habido casos de cólera en la Ciudad de México, sí, pero lo que yo he afirmado es que no lo ha habido en el agua potable.

Lo de trolebuses, quiero decirle que está en suspenso. De cualquiera manera esto lo podrá usted ventilar con más conocimiento de causa por mi colega, el Secretario de Vialidad y Transportes que comparecerá al rato y que es de su competencia. Está en suspenso en tanto la nueva Administración da su punto de vista respecto y se ve si va para adelante o no, si va a quedar o no en el presupuesto y, en consecuencia, esto se podrá proceder.

No hay ningún compromiso todavía, no se ha hecho ninguna licitación en relación con la obra y esto será algo que ya ustedes, junto con la nueva Administración, seguramente tendrán que definir.

Unicamente en los tres minutos que quedan desearía aprovechar la oportunidad de este foro para transmitirles alguna de las experiencias que hemos tenido en el tiempo que nos ha tocado coordinar los trabajos a que hemos hecho mención en el documento.

El algunos aspectos se han presentado limitaciones para desarrollar nuestra labor con los resultados que hubiéramos deseado y en los que la participación de esta Honorable Asamblea seguramente será muy importante. El primero tiene que ver con el monto de los recursos que se asignan fundamentalmente para construcción de obras.

Si bien es cierto que se ha podido disponer del presupuesto para lo más urgente, también lo es que de contarse con mayores recursos, algunos programas podrían ser acelerados y con ello mejorar la calidad de algunos servicios.

A esta Honorable Asamblea le compete la revisión y la aprobación del Presupuesto de Egresos del Departamento del Distrito Federal. Por tanto, la conformación final de esté contendrá la orientación de

las prioridades que ustedes tengan a bien asignar a las múltiples necesidades que deben ser consideradas en el presupuesto y de ahí los montos que podrán aplicarse a la realización de los programas de obra.

Un segundo aspecto que puede permitir una mayor eficiencia en la realización de las obras, es el relacionado con la normatividad aplicable a los proyectos, licitaciones y contratación de las mismas, que puede ser simplificada y adecuada a las características de las obras urbanas cuya facultad está en manos también de esta Asamblea.

Lo que ustedes consideren conveniente hacer al respecto seguramente redundará en un apoyo importante a la administración venidera.

Un tercer punto es el relacionado con la oposición vecinal que en algunos casos se presenta en la realización de las obras.

Sería de gran utilidad para las dependencias ejecutoras el apoyo en la difusión y concertación con la comunidad que ustedes como los genuinos representantes de ella pudieran otorgarle a la administración para aquellos aprobados de beneficio general, indispensables para el funcionamiento de la ciudad, aún a sabiendas de que es indiscutible que cualquier obra pública produce molestias y trastornos a los vecinos de las mismas durante su ejecución.

Las molestias son temporales y los beneficios son permanentes.

El atraso o los sobrecostos que a veces se producen por esta situación van en perjuicio de todos.

Nadie mejor que ustedes para orientar adecuadamente a la ciudadanía para que la indispensable participación de la misma se traduzca en la comprensión y afectación de las obras de beneficio colectivo.

Me permito modestamente dejarles estas experiencias que nos ha tocado vivir, porque en la medida en que las consideren ustedes pertinentes, pudieran ser aprovechadas en sus importantes responsabilidades.

Y finalmente, aunque a nuestra administración le restan sólo dos meses, les formulamos nuevamente la más cordial invitación para visitar las obras actualmente en proceso y las que se encuentran en operación.

Por su atención, muchísimas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Señor ingeniero Daniel Ruiz Fernández Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal:

Ha usted comparecido ante este Cuerpo Legislativo y ha escuchado las inquietudes, las preguntas y los posicionamientos de los diferentes partidos políticos.

El tema es un tema muy técnico, es un tema de mucha importancia para la Ciudad, y es un tema en donde la palabra la tienen fundamentalmente los ingenieros.

El día de hoy, en el Senado de la República, un ingeniero mexicano le fue entregada la Medalla Belisario Domínguez, por sus aportaciones también en materia de lo que es la ingeniería. Hoy fue homenajeado el exsenador Heberto Castillo. Dentro de algunos días, otro ingeniero se va hacer cargo de los destinos de la ciudad, parece ser que ha llegado la época de los ingenieros.

Indudablemente que la Ciudad reconocerá en usted a un hombre que durante muchos años le ha servido a la ciudad, que podrá haber las críticas necesarias y correspondientes como lo es en una ciudad tan compleja como ésta y donde hay varias y diferentes ópticas.

Pero algo que también los ciudadanos tenemos que reconocer es a quien ofrece sus esfuerzos y a quien más allá de los cambios en los equipos de gobierno, ha permanecido durante tantos años al frente de esta importante Secretaría.

Conciliar a los ciudadanos es una tarea muy difícil, porque todos queremos tener obras que nos ayuden en nuestro quehacer cotidiano, pero muy pocos queremos que esas obras molesten nuestra vida cotidiana.

Un paso peatonal, un puente, el Metro, etcétera, a todos nos sirve, pero también muchas veces a muchos nos molesta.

Sabemos que en muchas comunidades cuando se construye una escuela, se resuelven muchos problemas; cuando se instala la red de agua o de drenaje, muchas familias cambian toda su forma de vida.

Y sabemos que las circunstancias a veces no ayudan a los hombres, porque los hombres finalmente a veces dependen también de sus circunstancias, eso lo decía un paisano seguramente muy conocido por usted.

Por eso el día de hoy, quienes aquí hemos comentado su Informe, estamos seguros que la próxima administración evaluará el trabajo que usted ha hecho y en su momento emitirá también su opinión.

Por el momento, a nosotros nos ha correspondido, en la medida de lo posible, analizar lo que usted nos envió y lo que usted nos ha dicho.

Por ello, en los términos del punto Sexto de Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta

comparecencia, esta Presidencia agradece a usted, ciudadano ingeniero Daniel Ruíz Fernández, Secretario de Obras y Servicios del Departamento del Distrito Federal, su presencia, así como sus respuestas a las preguntas que le fueron formuladas.

Se solicita a la Comisión designada, se sirva acompañar al Ingeniero Daniel Ruíz Fernández, a su salida del recinto.

Se declara un breve receso para continuar la sesión.

Se solicita a los señores Diputados se mantengan en sus lugares.

(A las 15:25 horas)

EL C. PRESIDENTE.- Se reanuda la sesión.

Ciudadanas y ciudadanos legisladores: en los términos del acuerdo de la Comisión de Gobierno, de fecha 22 de septiembre en curso, comparece en esta sesión el Secretario de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar.

Para acompañarlo al Interior del salón de sesiones, se designan en comisión a los siguientes Diputados: Elvira Albarrán Rodríguez, Elba Martha García Rocha, Pablo Jaime Jiménez Barranco, Netzahualcóyotl De la Vega García y Arne Sidney Aus Den Ruthen Haag. Se suplica a la comisión designada cumpla con su encomienda.

(La Comisión cumple con su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a dar lectura al acuerdo de la Comisión de Gobierno que normará la comparecencia, ante este pleno, del ciudadano Secretario de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar.

LA C. SECRETARIA.- *Acuerdo de la Comisión de Gobierno que regula las comparecencias de los secretarios del Departamento del Distrito Federal.*

CONSIDERANDO

Primero.- Que el Jefe del Departamento del Distrito Federal, en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 67, fracción XIV y Octavo Transitorio del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 10, fracción XIII y Séptimo Transitorio de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, presentó a la apertura del Primer Periodo de Sesiones Ordinarias, correspondiente al Primer Año de Ejercicio de esta Asamblea, el informe sobre el estado que guarda la administración pública del Distrito Federal.

Segundo.- Que los artículos 42, fracción XI, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; y 10, fracción XVI de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal; 58, 59 y 60 del Reglamento para su Gobierno Interior, facultan a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para llamar a comparecer a funcionarios de la administración pública del Distrito Federal cuando se estudie un asunto concerniente a sus respectivos ramos o actividades.

Tercero.- Que el artículo Décimo Transitorio del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal establece que la petición de comparecencia de los servidores públicos de la administración pública del Distrito Federal ante la Asamblea deberá ser formulada al Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Cuarto.- Que el artículo 60 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal establece que los servidores públicos que comparezcan ante el pleno deberán presentar un informe por escrito, con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente, para su distribución entre los Diputados.

Por lo anterior, los integrantes de la Comisión de Gobierno suscriben el siguiente

ACUERDO:

Primero.- Se invita a los Secretarios del Departamento del Distrito Federal a que acudan a comparecer ante el pleno de la Segunda Asamblea Legislativa del Distrito Federal conforme a lo señalado en el presente acuerdo, a efecto de que amplien el informe que presentó el Jefe del Departamento del Distrito Federal el 17 de septiembre de 1997.

Segundo.- Cada Secretario del Departamento del Distrito Federal compareciente proporcionará a los diputados a la Asamblea su informe por escrito, con 48 horas de anticipación a la celebración de la sesión correspondiente.

Tercero.- Las sesiones a que se refieren los puntos anteriores se verificarán a partir de las 11:00 horas en el salón del pleno de la propia Asamblea. Para el caso de que 2 servidores públicos comparezcan en una misma sesión, al concluir la comparecencia del primero se continuará con el siguiente compareciente en el orden que a continuación se señala, pudiendo decretar un receso entre una y otra, a consideración de la Presidencia de la Mesa Directiva.

Secretario de Transporte y Vialidad, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar, viernes 3 de octubre.

Cuarto.- La mecánica de las comparecencias será la siguiente:

1.-El Presidente de la Mesa Directiva designará para cada caso la comisión de cortesía que recibirá al Secretario del Departamento del Distrito Federal correspondiente.

2.- El servidor público hará uso de la palabra hasta por 30 minutos para exponer los aspectos generales inherentes a su ramo.

3.- Concluida la intervención del servidor público en turno los grupos parlamentarios, por medio de un diputado que previamente acuerden, fijarán su posición en un tiempo que no excederá de 10 minutos. El orden de participación será el siguiente: PRD, PRI, PAN, PVEM, PT.

4.- Acontinuación se iniciará el periodo de preguntas y respuestas para lo cual el Presidente de la Mesa Directiva otorgará el uso de la palabra a un diputado de cada grupo parlamentario, los cuales formularán sus preguntas en un tiempo no mayor de 5 minutos cada una. Al final de cada una de ellas el Secretario hará uso de la palabra hasta por 10 minutos para dar respuesta.

Al finalizar el diputado que hubiere formulado la pregunta. podrá nuevamente hacer uso de la palabra hasta por 3 minutos para formular su réplica. El orden de participación de los grupos parlamentarios será el siguiente: PT, PVEM, PAN, PRI, PRD.

5.- Al finalizar el periodo de preguntas y respuestas se concederá el uso de la palabra al Secretario compareciente para que formule sus conclusiones y dirija un mensaje final hasta por 5 minutos.

Quinto.- Durante la etapa de fijación de posturas el Secretario compareciente ocupará el lugar que le asigne la Mesa Directiva.

Sexto.- En esta sesión el Presidente no podrá autorizar interpelaciones al compareciente ni intervenciones para rectificar hechos o contestar alusiones personales.

Al finalizar las comparecencias del día intervendrá el Presidente de la Mesa Directiva para dar un mensaje final y posteriormente, de ser el caso, continuar con los demás asuntos en cartera.

México, Distrito Federal. Salón de Sesiones de la Comisión de Gobierno de la II Asamblea Legislativa del Distrito Federal, a 22 de septiembre de 1997.

Firman: los Diputados: Martí Batres Guadarrama, Manuel Aguilera Gómez, Miguel Hernández Labastida, Sara Isabel Castellanos Cortés, José Narro Céspedes, René Arce Islas, Alfredo Hernández Raigosa, Yolanda

Tello Mondragón, Elba Martha García Rocha y Francisco Ortiz Ayala.

EL C. PRESIDENTE.- Para presentar su exposición sobre el informe de las acciones realizadas en la Secretaría de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, tiene la palabra el licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Ciudadano diputado René Arce Islas, Presidente de la Mesa Directiva de la II Asamblea Legislativa del Distrito Federal; ciudadano diputado Martí Batres Guadarrama, Presidente de la Comisión de Gobierno de la II Asamblea Legislativa del Distrito Federal; ciudadanas y ciudadanos diputados; señoras y señores:

En los términos del acuerdo suscrito por la Comisión de Gobierno de esta Honorable Asamblea Legislativa, tengo el honor de comparecer por tercera ocasión para informar sobre las acciones desarrolladas por la Secretaría de Transportes y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, y ampliar así el informe presentado por el Jefe del Departamento, el 17 de septiembre pasado.

Permitaseme antes de iniciar, una reflexión:

El hombre, su bienestar, su desarrollo y superación, dependen en gran medida de los obstáculos o facilidades que encuentra cada día para realizar su actividad.

Si el entorno y su infraestructura son adecuados, entonces las condiciones se dan para que la sociedad progrese y avance hacia una distribución más justa y hacia el equilibrio que permite precisamente la convivencia con armonía y la posibilidad de que el aprovechamiento del tiempo y la acción sean consecuencia de la voluntad y no efecto de las limitaciones que la propia falta de alternativas impone.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal incorporó en la presentación del Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000, una frase que sin duda refleja el significado especial que los transportes y las vías por las que se desplaza representan para la sociedad.

A continuación cito tal frase

"Desde siempre, el hombre ha vinculado su capacidad de traslado con su propia libertad, con su afán de conquista, con su oportunidad de ser y crecer.

En nuestros días, conceptos fundamentales como la salud, la convivencia, la integración familiar, la educación o la productividad no se pueden disociar de

las condiciones, en tiempo y calidad, bajo las que la sociedad se desplaza en la urbe para cumplir con sus obligaciones cotidianas" Concluye la cita.

De ahí, más que significar aspectos meramente técnicos, el traslado de las personas viene a constituirse en una actividad que impacta profundamente el desarrollo integral de la sociedad.

Como es sabido, al inicio de la presente administración, uno de los sectores que presentaba mayor rezago y conflictiva en el Distrito Federal, tanto en sus sistemas de organización como en su operatividad, era el transporte.

Su única disyuntiva era transformarlo de fondo con acciones inmediatas y proyectos de mediano y largo plazo.

La escasa planeación había propiciado que la ciudadanía, la autoridad y los propios transportistas plantearan su inconformidad con la presentación del servicio.

Las condiciones prevalecientes indicaban, entre otros aspectos, una obsolescencia normativa que favorecía la discrecionalidad de las decisiones de la autoridad y anarquía en el transporte concesionado; inexistencia de registros confiables en el padrón de concesionarios y permisionarios; falta de continuidad y planes y programas que dificultaban el logro de resultados específicos; duplicidad de funciones o vacíos de autoridad, con una planeación de corto plazo localista, que poco consideraba a la zona metropolitana.

La escasa cultura empresarial de los prestadores de servicios, obstruía su modernización y el rezago tarifario de varios años había provocado una situación crítica en el sector.

La intensa utilización de la infraestructura y equipos correspondientes al Sistema de Transporte Colectivo Metro, aunado al diferimiento de inversiones para su conservación por insuficiencia de recursos, generó un importante deterioro, cuyos síntomas más importantes fueron: la degradación de los sistemas y equipos; la elevación de averías y afectaciones al servicio; el desgaste de la infraestructura, ya que tres líneas presentaban saturación y cuatro eran subutilizadas, y un déficit financiero crónico al haberse incrementado la tarifa solamente 5 veces en -15 años de existencia del Metro; el primer aumento se registró hasta después de 16 años de operación.

Por su parte el Servicio de Transporte Eléctricos, trolebuses y tren ligero, disminuía su cobertura por la obsolescencia del parte vehicular y la falta de mantenimiento a sus instalaciones; sus elevados costos

de operación y tarifas también rezagadas, la carencia de ingeniería en casi todos sus procesos y, en síntesis, una muy baja productividad en el organismo.

Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 reducía su parque vehicular operable y con ello su oferta en el servicio; no existían controles técnicos ni administrativos y registraba un endeudamiento impagable.

La antigua Coordinación General de Transporte no contaba con una estructura orgánica que respondiera a las expectativas de eficiencia y calidad que se requería, por lo que en diciembre de 1994 se creó la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, con nuevas atribuciones, responsabilidades y una estructura orgánica y presupuestal sólida que le permitiera mayor control sobre el sector.

A fin de iniciar el reordenamiento, había que identificar los problemas, jerarquizarlos y segmentarlos, conocer sus orígenes para proponer soluciones viables y establecer una estrategia que permitiera rebasar los intereses particulares y de grupo que se oponían a la transformación.

Bajo la prioridad del Gobierno de la Ciudad, por brindar un mejor servicio de transportación a la ciudadanía, se optó por tomar decisiones de fondo. Enfrentar la problemática, implicó trabajar con ahínco y perseverancia en programas sustantivos, con base en el consenso, a través del diálogo permanente entre ciudadanos, representantes populares, partidos, autoridades y transportistas; en suma, sociedad y gobierno.

Se trataba, pues, de cerrar la brecha y empezar a mejorar los servicios.

Bajo tales premisas, la administración se propuso trabajar en cuatro vertientes.

1.- Tener una planeación integral a corto, mediano y largo plazo con enfoque metropolitano, considerando para ello el Programa de Desarrollo Urbano y las políticas de combate a la contaminación atmosférica.

2.- Actualizar la legislación y la normatividad acorde a la dinámica del sector.

3.- Poner en todos los ámbitos; simplificar y transparentar los trámites realizados por los servicios públicos, y

4.- Dar prioridad a la expansión y modernización de los transportes eléctricos, preferenciando el transporte colectivo y masivo sobre el individual.

Así, se concluyó un estudio fundamental para la planeación; la Encuesta Origen Destino de los viajes de los residentes en la Zona Metropolitana del Valle, cuya información fue la base del Programa Integral de Transporte y vialidad 1995-2000 y de los planes maestros elaborados por la Secretaría con un enfoque metropolitano.

Hoy, la ciudad cuenta por primera vez, con un Plan Maestro de Transporte Eléctrico para la Zona Metropolitana del Valle de México, que prevé la operación de 14 líneas de Metro neumático, tres líneas de Metro férreo, y 33 líneas de trolebuses, estimando transportar un promedio de 13,5 millones de pasajeros, hacia el año 2020.

Por lo que toca al marco legislativo y regulatorio, el 20 de diciembre de 1995 se decretó la nueva Ley de Transporte, aprobada por la entonces Asamblea de Representantes del Distrito Federal, que sustituyó a la anterior Ley expedida en 1942 y que permite dar certeza jurídica a los prestadores de servicios y sentar las bases normativas para el reordenamiento del sector, a través de la expedición de otros siete reglamentos.

Esta nueva Ley fue reformada en junio de 1997 para enriquecerla con la diferenciación entre el título permiso y el título concesión; el segundo obligatorio para los automovilistas en daños a terceros en sus personas y el incremento a las sanciones por incumplimiento a las disposiciones de la Ley.

También, para garantizar un servicio más adecuado, en octubre de 1996 se expidió el Manual de Lineamientos Técnicos de Seguridad, Comodidad y ambientales, que deben cumplir los autobuses, minibuses y vagonetas que prestan el servicio público de transporte urbano de pasajeros, y en abril de 1997, el acuerdo que regula la antigüedad del parque vehicular destinado a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Adicionalmente, se firmaron diferentes convenios y acuerdos de colaboración, entre lo que destacan el convenio modificadorio de zonas aledañas entre el Distrito Federal y el Estado de México y el convenio de coordinación de acciones para la compatibilización de leyes y reglamentos en materia de autotransporte. Este convenio se firmó entre los titulares de transporte de todos los Estados y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Tal acción fue propiciada por iniciativa del Distrito Federal.

En servicios al transporte se consideraron dos ejes de acción: el reordenamiento del transporte concesionado y la modernización de los servicios al público, con

eficiencia, calidad y honorabilidad, induciendo una nueva mística de trabajo.

Para ello, en 1995 se inició un proceso de revisión y depuración de 115 mil expedientes, sistematizando su información, tarea que requirió aproximadamente 275 mil horas hombre, equivalentes a 34 mil jornada laborables.

En forma paralela, se llevó a cabo el reemplazamiento de los vehículos destinados a este servicio y se posibilitó la integración de un padrón vehicular confiable de transporte concesionado que permite identificar el tipo de vehículo y servicio que proporciona su propietario y el conductor de la unidad.

Actualmente existen 113,393 unidades, de las que 9,867 son taxis de sitio, 76,868 son taxis libres y 26,658 pertenecen al servicio colectivo. Durante el programa se detectaron 4,647 conflictos de titularidad entre peremisionarios, de los que se han resuelto ya 1,590.

La autoridad no ha sido ni será rehén de transacciones. Nos atenemos a la Ley.

Concluido el proceso para el transporte público de pasajeros, durante 1996 se inició lo propio con el transporte de carga.

Para aminorar los conflictos ocasionados por los transportistas que prestan servicios en rutas de penetración entre el Estado de México y el Distrito Federal, se puso en marcha el programa de Placa Metropolitana autorizado por ambos gobiernos. Esta placa habrá de ser utilizada por los 27,725 vehículos acreditados por la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad. del total se han emplacado 7,163 de la zona oriente, comprendida por las regiones de Chalco, Nezahualcóyotl y Texcoco, y se han iniciado los trabajos en las regiones de Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec.

Asimismo, se ha puesto especial énfasis en el combate al pirataje, en el primer semestre de este año se remitieron más de 2,500 unidades a los depósitos vehiculares.

Para transparentar y agilizar los procesos en trámites administrativos, se redujeron los requisitos, informando a los ciudadanos sobre los procedimientos de cada trámite y su costo y se instalaron equipos que facilitan la sistematización y la consulta inmediata de la información.

Anualmente se expiden aproximadamente 930 mil licencias, de las que 330 mil licencias de conducir son nuevas y 600 mil son renovaciones o reposiciones.

En materia de registro vehicular, se realizan 600 mil trámites anuales, entre altas, bajas y cambios de propietario o domicilio. En materia de infracciones, se califican alrededor de 300 mil al año y ahora gracias a los nuevos sistemas informáticos, ya no se realiza ningún trámite si existe adeudo pendiente de pago.

Además, a partir de junio de 1996, después de los resultados que arrojaron las pruebas realizadas durante cinco meses, se generalizó el procedimiento de renovación de licencias de conducir por vía del correo. En 14 meses se han entregado 155 mil 653 licencias a domicilio.

La modernización de los sistemas de archivo impiden hoy ya la manipulación de expedientes y documentos oficiales; todos los programas de cómputo utilizados por la Dirección General de Servicios de Transporte son autoauditables, lo que evita el uso indebido de la información.

Los actuales concesionarios han incorporado al servicio 316 autobuses nuevos, más confortables, más seguros y menos contaminantes, todos ellos con financiamiento particular, ya que hasta ahora no ha sido posible acceder a líneas de créditos bancarias.

Mientras hace tres años se iniciaba la construcción de la Línea "B" del Metro, la red de trolebuses reducía su cobertura y el tren ligero se mantenía sin ampliaciones; el serio deterioro de las instalaciones físicas y el material rodante, implica la reducción de los índices de fiabilidad.

Analicemos por partes: El Metro, con una red de 10 líneas, 178 kilómetros, 154 estaciones, 2, 478 carros y 13,523 empleados, transportaba ya un promedio diario de 4.6 millones de pasajeros y registraba 6.17 fallas por cada 10 mil kilómetros recorridos. La línea "A", que inició operaciones en agosto de 1991 con 20 trenes se seis carros, mantenía su mismo parque vehicular. Los trenes de las líneas neumáticas y la férrea requerían de mantenimiento mayor y era necesario prever la construcción de los trenes para la línea "B".

Hoy, el Metro mantiene su infraestructura, avanza en la construcción de la línea "B", continúa movilizándolo un promedio de 4.6 millones de pasajeros en día laborable, registra ya sólo 4.88 fallas por cada 10 mil kilómetros, cuenta con 2,559 carros y una plantilla de 12,715 empleados. Entre los sistemas "Metro" del mundo, presenta los costos de operación y mantenimiento más bajos, la utilización de la capacidad instalada es de las más altas, tiene el segundo lugar en trenes a tiempo y el porcentaje menor de costos administrativos.

Adicionalmente al mejoramiento del equipo y atendiendo a la demanda ciudadana, el horario de servicio se amplió en agosto de 1995 en toda la red, de las 5:00 horas a las 0:30 del día siguiente, de lunes a viernes.

En cuanto a su expansión, se ha continuado la construcción de la línea "B" que va de Buenavista a Ciudad Azteca: la obra registra un avance global del 42 por ciento, y su conclusión está programada hacia el segundo semestre de 1999.

Otro aspecto que era necesario afrontar se refería a la situación financiera del organismo, ocasionada por el rezago tarifario que registra con relación a los costos de operación, una disminución, ya que su último incremento se había autorizado en noviembre de 1991, por lo que en diciembre de 1995 y noviembre de 1996, aumentó de 40 centavos a un peso, y de un peso a 1.30 centavos, que es la tarifa actual, en el mes de diciembre de 1996. Esta decisión permitió obtener mayores ingresos por venta de servicios y destinar una parte del presupuesto a gastos de inversión.

Con estos incrementos se abate el rezago sistemático en las áreas de operación y se fortalece su expansión mediante una adecuada relación entre ingresos propios, subsidio y endeudamiento.

Por su parte, el Servicio de Transporte Eléctricos, se abocó a incrementar la productividad; reparar la infraestructura; rehabilitar, reconstruir y adquirir parque vehicular; mejorar la operación a través de una adecuada planeación; y a la capacitación del personal, mediante un programa permanente de calidad y mejora continua.

Así el organismo pasó, de 13 líneas con una cobertura de 331.4 kilómetros que existían en diciembre de 94, a 17 líneas con 410.15 kilómetros; dos de ellas abiertas al público en el último año de la presente gestión. En el trienio 1995-1997 se pusieron en marcha 4 líneas de trolebuses y se ampliaron otras 4, lo que incrementó la cobertura de la red en 78.8 kilómetros.

Su material rodante, pasó de 318 trolebuses en 1994, a 397 en 1997 y un promedio de 330 unidades en operación en día laborable, contra 283 que se registraban anteriormente.

Es importante señalar que por primera vez, el organismo realiza el mantenimiento mayor de los trolebuses en sus propios talleres. La demanda de la red durante 1994, fué de 108.4 millones de pasajeros transportados; en tanto que para 1996, se transportaron 141.7 millones de pasajeros.

En esta administración, se logró la autorización presupuestal para adquirir 200 trolebuses nuevos con tecnología de punta, con lo que la empresa se convertirá en la tercera más grande del mundo en su especialidad.

En agosto de 1995, la línea del tren ligero que corre de Taxqueña a Xochimilco, prolongó su destino hasta el centro de dicha Delegación, con la estación terminal Embarcadero, punto de mayor demanda; se adquirieron 4 trenes ligeros más y se dio mantenimiento mayor a 7 de los doce trenes adquiridos en 1991. Con ello, se incrementó su demanda al registrar 32.4 millones de pasajeros transportados en 1996, contra 15.4 millones en 1994, lo que representa un incremento de 110 por ciento.

El tercero de los organismos descentralizados que operaba servicio de transporte, era Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100, cuya situación financiera se analizó detalladamente, evaluando el subsidio contra los resultados que reportaba, por lo cual se decidió solicitar a la autoridad judicial competente, la quiebra del citado organismo.

Con la declaratoria de quiebra, el Juez Primero de lo Concursal, instruyó a un Síndico para hacerse cargo de operar el servicio público que prestaba, en tanto se tomaban las medidas de su liquidación.

La reorganización operativa se aplicó en tres etapas: Primera.- Instrumentación de un plan emergente de transporte.

Segunda.- Reestructuración de la red del servicio.

Tercera.- Definición del parque vehicular que los prestaría, redistribuyendo unidades y manteniendo la cobertura en las zonas populares del Distrito Federal.

Si bien es cierto que esta decisión tuvo altos costos políticos, también lo es que permitió el inicio en la modernización del transporte de superficie. A partir de abril de 1995 en que fué declarada oficialmente la quiebra, la acción se dedicó a estructurar un esquema empresarial que sustituyera al servicio de la Sindicatura, para lo cual se conformarían 10 empresa; 2 de las cuales serían operadas por extrabajadores, según el acuerdo político establecido con ellos mismos y en el que participó también la Asamblea; y ahora, por mandato judicial, la administración está a cargo de un Consejo de Incautación, con fundamento en lo que señala la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos.

Para cumplir con los procedimientos y requisitos establecidos en la Ley de Transporte del Distrito Federal, por lo que toca al otorgamiento de nuevas concesiones, se elaboraron estudios para fundamentar

las diversas Declaratorias de Necesidad que al publicarse en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, marcaron el inicio del proceso de concesionamiento.

Desde agosto de 1996 hasta el presente mes, se han fallado ya todas las licitaciones y hoy operan tres empresas: Se prevé que las siete restantes inicien operaciones en los próximos meses, siempre y cuando exista disponibilidad de parque vehicular por parte de las carrocerías y productoras de autobuses y se obtengan los recursos crediticios respectivos.

En otro orden de ideas y atendiendo las demandas del sector de personas con discapacidad y de la tercera edad, en marzo de 1997 se puso en operación un servicio especialmente adaptado para ellas, en dos líneas de veinte autobuses y una de trolebuses. Desde su inicio, hasta la fecha, se transportaron ya más de 430 mil pasajeros. Atender a grupos rezagados de la sociedad también ha sido prioritario para esta Secretaría.

Ordenar los ascensos y descensos del transporte público de pasajeros permite reducir los tiempos de traslado, los congestionamientos viales y las emisiones contaminantes, además de proteger al usuario. Con este propósito se diseñaron nuevos cobertizos, llamados "parabuses", que sirven también como fuente de información al pasajero sobre las rutas y los destinos del transporte.

En 1996 se inició la instalación de este mobiliario urbano. A la fecha se han colocado en vialidades principales 1,300 parabuses, de 2,500 programados. En la supervisión del cumplimiento de las paradas específicas se han sancionado en 5,844 ocasiones a transportistas por no haberlas respetado.

Además de la instalación de parabuses para ordenar las paradas de transporte concesionado, se inició el semiconfinamiento de 115 kilómetros en vías principales, con el propósito de delimitar los carriles utilizados en forma preferencial para el transporte público de pasajeros y los servicios de emergencia, lo que eleva el nivel del servicio y reduce el número de accidentes.

El proyecto comprende la instalación de estos dispositivos viales en 200 intersecciones con flujo normal y vuelta derecha, así como en 22 centros de transferencia modal para ordenar las bahías de ascenso y descenso de pasajeros. El proyecto incluye la señalización horizontal de siete mil metros cuadrados y 2,500 señales verticales preventivas y correctivas.

Para ubicar a los transportistas de carga foránea que operan en el oriente de la ciudad, en un lugar que les

permitiese tener una llegada y salida en forma expedita y ordenada, sin originar problemas vecinales, principalmente en la Delegación Venustiano Carranza, se planeó, construyó y puso en marcha la Central de Carga Oriente, en la delegación Iztapalapa.

Durante 1996 se integró el padrón de estacionamientos públicos, que actualizado en 1997 registra 1,118 establecimientos con oferta de 148,311 cajones.

Se han autorizado 171,243 cajones de estacionamiento fuera de la vía pública, de acuerdo al Reglamento de Construcciones, en desarrollos habitacionales, comerciales y de oficinas. También se autorizó la construcción de 11 helipuertos, y operan 143 en la Ciudad de México.

El estacionamiento en doble o triple fila reduce considerablemente la capacidad vial, por lo que en 1995 se detectaron 33 lugares susceptibles de ser utilizados como estacionamientos públicos, preferentemente subterráneos. En 1996 se licitaron las plazas identificadas, de las que únicamente se adjudicaron 21. De éstas, dos están en operación y cuatro en obra.

Para atender las demandas ciudadanas, en mayo de 1995 se formaron 16 Comités Delegacionales de Transporte y Vialidad y el Subcomité del Centro Histórico, y desde entonces se han realizado 244 sesiones de trabajo, se han recibido 1,289 demandas relacionadas con el transporte y 1,326 con la vialidad. Para su atención se realizaron 405 delegacionales, representantes vecinales y la comunidad en general.

Para apoyar el decongestionamiento vehicular, en abril de 1997 entró en operación el Programa Radar de Apoyo Vial, que con 280 elementos proporciona auxilio al conductor en descomposturas menores de sus vehículos, lo orienta sobre las mejores opciones de circulación e informa al peatón y al automovilista sobre la localización de calles. En seis meses se han proporcionado más de 400,000 servicios de diversa índole.

Es importante mencionar también la formación del Consejo Asesor de Transporte y Vialidad en abril del 96, como un órgano permanente de consulta y asesoría a la administración pública del Distrito Federal en asuntos relacionados con la definición de políticas y la elaboración y evaluación de programas concernientes al desarrollo del transporte y la vialidad. El Consejo está integrado por especialistas, consultores, académicos y transportistas, quienes han formado grupos de trabajo para distribuirse las tareas y optimizar los resultados.

En este mismo sentido, se coordinó la elaboración de 10 estudios metropolitanos de transporte y calidad del aire para la zona metropolitana del Valle de México, realizados con una donación japonesa a través del Banco Mundial, merced a la seriedad observada por estos potenciales inversionistas en los proyectos que impulsó la Secretaría de Transporte y Vialidad.

El resultado define el diagnóstico de las condiciones del transporte, así como las políticas sobre demanda de viajes, transporte urbano de carga, Metro, tren ligero, trolebús, autobús, modernización y sustitución de vehículos, uso de combustibles alternos, infraestructura y transporte público concesionado. Todo esto quedará como un valioso activo con el que contará el próximo gobierno de la ciudad.

Ciudadanas y ciudadanos Diputados:

De manera general y de forma por demás resumida, el informe que acabo de rendir no intenta ofrecer datos y cifras en detalle. El respeto al lapso que fijó este cuerpo legislativo procura la exposición de un informe general.

La información detallada sobre las acciones que ha emprendido la Secretaría de Transportes y Vialidad en la presente administración, seguramente será planteada durante la sesión de preguntas y respuestas, para que pueda yo aportar las particularidades que ustedes me requieran.

Por su atención, muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA MARIA DEL PILAR HIROISHI SUZUKI.- Se solicita al ciudadano Secretario, pasar a ocupar el lugar que le ha sido asignado en este recinto.

De conformidad con el punto tercero del Acuerdo que norma esta comparecencia, fijarán la posición de sus grupos parlamentarios, los siguientes Diputados:

Para fijar la posición de los grupos parlamentarios por el PRD, la Diputada Elvira Albarrán Rodríguez; por el Partido Acción Nacional, el Diputado Octavio West Silva; por el Partido Verde Ecologista de México, la Diputada Esveida Bravo Martínez; por el Partido del Trabajo, Alejandro Rojas, Díaz Durán.

En consecuencia tiene el uso de la palabra la Diputada Elvira Albarrán Rodríguez, por el Partido de la Revolución Democrática.

LA C. DIPUTADA ELVIRA ALBARRAN RODRIGUEZ.- Con su venia, señora Presidenta.

Compañeras y compañeros legisladores:

Ciudadano licenciado Jorge Ramírez de Aguilar, Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal;

Ciudadanos funcionarios de dicha dependencia:

Señoras y señores:

A nombre de los habitantes y ciudadanos de esta entidad, acudo ante esta tribuna para expresar ante ustedes de manera responsable y respetuosa, al análisis y las conclusiones en torno a la gestión y a la política en materia de transporte y vialidad de esta administración.

1.- Desmantelamiento de Ruta-100 y su privatización. El más severo golpe infringido a la mayoría de los habitantes de la zona metropolitana, fue el desmantelamiento del Ruta-100 y su posterior privatización.

Desde la intempestiva declaratoria de quiebra, el Partido de la Revolución Democrática se manifestó en contra y demostró la inconsistencia de las supuestas razones que la sustentaron.

Ante la presunción de malos manejos al interior de la empresa, es de llamar la atención la falta de sanciones administrativas y legales en contra de los funcionarios responsables de los malos manejos, que supuestamente debieron de haber velado por este patrimonio social; esto fue en principio el sustento de la decisión tomada por el Regente y cuya consecuencia procesal sólo se ha enderezado en contra de varios miembros del Sindicato.

Señor Secretario, en su informe previamente enviado a esta soberanía, se ufana de haber transformado un bien social en un bien empresarial, y con ello comprobamos la razón de ser su gestión, es decir, constatamos el interés de la administración del licenciado Espinosa Villarreal por privilegiar intereses minoritarios y privados por sobre los de la mayoría social.

Es irrefutable el daños ocasionado a la economía familiar con la adopción de esta medida, como de igual manera afectó abruptamente a 12 mil familias que vieron perdida de la noche a la mañana su fuente de ingresos, en arar de un concepto mezquino de modernización, que en el fondo no es otra cosa que una acción antisocial.

Recientemente, la Contaduría Mayor de Hacienda de esta soberanía ha informado de graves y múltiples anomalías en la Sindicatura responsable de la extinción de la Ruta 100. Por ejemplo, el presunto robo de las bóvedas de la misma Sindicatura, de cheques de pensiones alimenticias por 979 mil pesos, aparentemente recuperados y depositados 16 meses después en una cuenta de inversión a nombre de la

misma Sindicatura, la cual no presentó ni el acta de denuncia de robo ni la evidencia de recuperación del importe, ni la ficha de depósito de la apertura de cuenta, ni estados de cuenta que comprobaran dicho movimiento financiero.

Es una exigencia ciudadana que esta situación se aclare antes de la conclusión de esta administración y que la misma impulse medidas administrativas y legales en contra de funcionarios a los que se les compruebe la auditoría de los ilícitos detectados.

2.- Reordenamiento del transporte público y reconversión del parque vehicular.

A lo largo de estos casi 3 años de gestión, la SETRAVI ha reiterado su objetivo de reordenar el transporte público y reconvertir el parque vehicular, con el objeto de aumentar la capacidad de usuarios por unidad y con ello contribuir a las acciones de protección del medio ambiente.

Estos compromisos plasmados en el capítulo referente del Programa para el Desarrollo del Distrito Federal 1995-2000 son meros enunciados ante la carencia de voluntad política para implementarlos de manera integral.

En este contexto y pese a la elaboración y ajustes efectuados al Programa Integral de Transporte y Vialidad, reiteramos nuestro señalamiento respecto a una falta de planificación integral en el transporte público capitalino, derivada de la prioridad que ha representado para la administración saliente el impulso a las facilidades para el auto particular.

Al respecto cabe destacar los megaproyectos de estacionamientos subterráneos, segundos pisos, tren elevado, tercer anillo periférico, La Venta - Colegio Militar, Línea B del Metro, las remodelaciones de los macroparaderos del Metro y el programa de parabuses; proyectos rechazados por la comunidad.

3.- Un trato desigual, proteccionismo neoliberal y cartera vencida.

Un aspecto total para impulsar la reconversión vehicular es la búsqueda de mecanismos que subsane el importante lastre representado por la cartera vencida, que ahoga económicamente a muchos permisionarios. Esta situación contrasta ante la actitud proteccionista que el gobierno federal adopta en torno a algunos sectores de la iniciativa privada, auspiciada por el neoliberalismo; basta mencionar el apoyo a los banqueros y el rescate de las carreteras de cuota.

Prueba de esto se encuentra en la falla de interés por encontrar mecanismos para aplicar a este programa los

créditos internacionales destinados a la "descarcachización" del transporte público, impedido a los antiguos permisionarios sustituir sus unidades por alguno de los pocos prototipos que circulan por las principales avenidas de esta ciudad.

4.- De permisionarios a concesionarios, de títulos a títulos.

Es necesario reconocer que la Ley del Transporte del Distrito Federal, decretada y reformada durante la pasada Legislatura, pese a las insistentes propuestas y señalamientos de nuestro partido, ha sido motivo de controversia jurídica en varios aspectos, uno de ellos es el relativo al canje de título de permisionario por los de concesionario.

A este respecto son varios los juicios y amparos promovidos por diversos sectores del transporte público en torno a esta norma.

Esta situación de controversia, será un punto obligado de análisis en el proceso responsable y sereno de reforma a la ley en la materia; acción legislativa que emprenderemos en breve, con el objeto de resarcir el carácter eminentemente social del servicio de transporte público.

5.- Tramitología, mordidas y coyotajes.

La corrupción y el coyotaje han sido un instrumento ilegal, imperio económico en la SETRAVI y en algunos otros casos organismos relacionados con el transporte público.

Cabe señalar que otra fuente de esta lesiva práctica se ubica en la abierta violación que la Administración Pública ha infringido a la ley en la materia; me refiero a la falta de expedición de los reglamentos a la Ley del Transporte que debieron expedirse a partir del segundo semestre de 1996.

Esta omisión de la Administración Pública, constituye una violación a la norma y propicia la discrecionalidad en su aplicación, dando con ello pauta a la corrupción.

Señor Secretario: Para el Partido de la Revolución Democrática, como para la ciudadanía, las erráticas políticas de sus antecesores y el particular empeño de su administración por evitar el equilibrio entre un transporte público, eficiente, eficaz, seguro, accesible y confortable y el uso racional del auto particular, son las oportunidades y retos, que junto con la ciudadanía, el gobierno democrática que encabezará el ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas y mis compañeros de partido, asumimos con responsabilidad, serenidad y justicia social.

Por ello, nos proponemos entre otras acciones, concertar con el Estado de México la elaboración inmediata de un programa integral de vialidad y transporte público metropolitano, que permita articular la inversión, operación y regulación de los sistemas de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Priorizar el Transporte Público de Pasajeros sobre el individual, como criterio para el diseño de las obras de vialidad y los programas de transporte.

Gestionar ante el Gobierno Federal los recursos necesarios para la más rápida expansión del sistema del Metro y trenes ligeros, como estructurador de todo el sistema de transporte público.

Reconstruir una empresa pública de transporte, que reemplace a la liquidada Ruta 100, integrando a ella los trolebuses y estudiar la viabilidad de la ampliación de los sistemas de transporte eléctrico, como trolebuses, tranvías y trenes ligeros y, en su caso, desarrollarlos intensivamente.

Concertar con los permisionarios la formación de unidades empresariales eficientes y las condiciones de una rápida eliminación de rutas de combis, y microbuses en las áreas centrales y sustitución por camiones, limitando el servicio de microbuses a circuitos locales en las zonas periféricas, como complemento de los sistemas troncales.

Regular y controlar estrictamente la prestación del servicio de Transporte Público de Pasajeros, en sus aspectos de organización administrativa, operación de rutas, calificación del personal, mantenimiento de vehículos y atención a los usuarios.

Estudiar, concretar en su caso, con los involucrados y aplicar una reglamentación para la circulación de vehículos pesados de carga en la ciudad, privilegiando su circulación en horario nocturno.

En síntesis, restituir al transporte público el espíritu de servicio que le ha sido conculcado en aras de privilegiar intereses particulares y minoritarios.

Por último, señor Secretario, debe usted reconocer el estado de indefensión y desventaja que varias de sus decisiones infringieron a los ciudadanos; por norma, la SETRAVI no les dio la oportunidad, ni el derecho que la ley establece para ser informados acerca de los proyectos, programas, obras y servicios.

Usted sabía que con esta información podía brindar pruebas que sustentaran la legalidad y transparencia de estas acciones, cosa que sospechosamente evitó. Por tal motivo, no se vale que ahora usted apele a estos conceptos ante evidencias de presuntas anomalías que la

Contraloría Mayor de Hacienda de esta Soberanía ha detectado en algunas áreas a su cargo.

Licenciado Ramírez de Aguilar:

Como funcionario está usted obligado a responder por estos actos y no a desviar la atención apelando a supuestos derechos que usted y sus colaboradores fueron los primeros en incumplir, en agravio de la ciudadanía y del patrimonio de la ciudad.

Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Por el Partido Acción Nacional, tiene el uso de la palabra el diputado Arne Sidney Aus Den Ruthen Haag.

EL C. DIPUTADO ARNE SIDNEY AUS DEN RUTHEN HAAG.- Con su permiso, Diputada Presidente.

Señor Secretario: estimados compañeras y compañeros:

Señor Secretario, es usted un hombre de buenas intenciones que las mantiene año con año, a tal grado que en el texto que acaba de leernos se vuelve a referir a cuestiones que había manifestado en su comparecencia del año pasado. Nos hubiera gustado que nos informara de los avances realizados durante su gestión, en lugar de repetirnos que el Metro sigue transportando a los mismos pasajeros que hace tres años, que solicitó la quiebra de Ruta-100, que logró la autorización presupuestal para adquirir 200 trolebuses, entre otras repeticiones.

No piense que porque somos una legislatura nueva nos conformaremos con un informe amplio; lo importante es el contenido, no el número de páginas.

Debo, sin embargo, reconocer que hay ciertas cuestiones nuevas en este informe, que una las atacó de manera frontal y otras no las entrega completas; otras tantas de manera parcial incompletas. Me referiré a ellas.

Nos entrega incompleta su premisa número dos, señor Secretario, en la que se refiere actualizar la legislación y normatividad. La pasada legislatura elaboró, junto con la Secretaría a su cargo, los siete reglamentos que debían surgir de la Ley de Transporte. En su comparecencia de octubre del año pasado informó a esta Asamblea, y me permito citar lo que usted informó: "En las próximas semanas se expedirán nuevos reglamentos de Tránsito, de Transporte Público de Pasajeros, del Registro Público de Transporte, de Transporte de Carga, de Estacionamientos, de Tarifas y de Transporte de Sustancias Materiales y Residuos Peligrosos". Esto dijo usted al año pasado, señor Secretario, y de los siete solamente tenemos uno.

Nos permitimos sugerirle que cuando se refiera a más de cinco semanas, use el término "meses", y cuando se aproxime a las 52 semanas, use el término "año". Es más propio, señor Secretario.

Sin embargo, lo que no es propio es desatender el artículo 6o. de la Ley de Transporte elaborada por esta Asamblea, que obliga al Ejecutivo a expedir los reglamentos correspondientes dentro de los 180 días de la entrada en vigor de la Ley, sin expedir otro reglamento usted que el de Tarifas.

La falta de expedición de los reglamentos es un desprecio a la Asamblea y al público que merece una normatividad adecuada de los tiempos que corran.

Díganos, señor Secretario, ¿la falta de reglamentos es imputable a usted, a la SECOFI o al Presidente de la República, quien conserva aún la facultad reglamentaria? Supongo que usted pretenderá culpar a la SECOFI por la falta de reglamentos o al Presidente de la República. ¿A qué funcionario citamos para que nos rinda cuentas?

También nos entrega incompleto el tramo final de la Línea 7 que sólo llega a Barranca del Muerto, habiendo sido planeado para llegar hasta San Jerónimo. Durante su gestión no se avanzó un centímetro.

Originalmente el estudio técnico señaló que dicha línea sería útil hasta San Jerónimo. Actualmente es una línea verdaderamente subutilizada en beneficio de los microbuseros.

El público que aborda un microbús en estos lugares prefiere seguir en ellos que molestar y bajar en Barranca del Metro.

Por no querer invertir en la parte trunca de la Línea 7, está usted subutilizando el resto de una cuantiosa inversión del Sistema de Transporte Colectivo. De aquí que actualmente el Metro transporte solamente 4.6 millones de personas, de la misma manera que lo hacía hace tres años, según datos que usted nos proporcionó.

¿Por qué no ha aumentado el foro del Metro y sí el de los microbuses? ¿Acaso no era una de las cuatro premisas de su Administración dar prioridad a los transportes eléctricos sobre los de combustión interna?

Por otra parte, debo reconocer que nos hereda algo completo ahora sí, y esto es el costo del Metro de la Ciudad de México y de la zona metropolitana a los capitalinos. El Estado de México no aporta más que los terrenos donde se construyen las estaciones, pero el Distrito Federal, nuestros impuestos, nosotros, señor Secretario, pagamos por completo toda la obra civil, electromecánica y de equipamiento de trenes.

La Ciudad ha negociado con las autoridades del Estado de México la coinversión en otros proyectos metropolitanos, ¿por qué no ha negociado que el Estado de México aporte su parte, señor Secretario, por qué nos carga tanto la mano? Si los habitantes del estado de México son los usuarios mayoritarios de varios tramos y de de multitud de destinos, incluyendo de muchos construidos en el D.F., ¿por qué no se cobra una aportación especial al Gobierno del Estado de México que permita ser viable financieramente la construcción y operación de más líneas? ¿O usted supone, señor Secretario, que los capitalinos debemos pagar todo siempre?

Si no me equivoco, según la última revisión del Consejo de Dirección del Metro, el costo de operación directo sin incluir la amortización del equipo, era de 2.42 pesos. Tenemos nosotros que subsidiar 1.12 pesos a cada habitante del Estado de México, que no contribuye para la construcción del Metro, ni para su operación, ni por supuesto, señor Secretario, para pagar la deuda adquirida por la presente administración.

También nos hereda completo el desorden del sistema de microbuses. El acuerdo para el Mejoramiento del Transporte de 1995 sigue siendo letra muerta, porque continuamos con un servicio de mala calidad.

El Artículo 23 de la Ley de Transporte establece como medida prioritaria que la Secretaría a su cargo, cito "los mecanismos necesarios para la transformación de las organizaciones de transportistas en sociedades mercantiles", termina la cita, a fin de no favorecer a nadie para permitir que los concesionarios sean sujetos de créditos, para que ellos puedan adquirir los terrenos que les permitan poner sus paraderos, no en la calle, sino en terrenos, y para que no se explote a los choferes que trabajan sus unidades mediante una cuenta que tienen que entregar diariamente.

Como hasta el momento, hay miles de concesiones individuales, cuando apenas este mes se aprobaron siete concesiones a empresas, sigue habiendo el desorden en el transporte concesionado; las unidades se encuentran en mal estado y las paradas se hacen en cualquier parte, sea o no esquina, con el consiguiente peligro para los peatones, automovilistas y el pasaje; y digo peligro para el pasaje porque la mayoría de los asaltos a microbuses se da cuando las unidades paran fuera de las estaciones y es donde suben los delincuentes, diariamente hay robos e incluso homicidios debido a este factor.

Exigiremos al siguiente gobierno que cumpla con lo establecido por la ley y haga seguros los viajes por la ciudad. Usted no lo consiguió, señor Secretario, pese a

que la Ley del Transporte le dio indicaciones de cómo hacerlo.

En su comparecencia de octubre del año pasado, informó a esta Asamblea que para el segundo semestre de este año, estarían concluidos los centros de transferencia modal, mejor conocidos como paraderos. ¿Los cumplió? ¿Realmente estarán listos para el cinco de diciembre, señor Secretario?

Otra cosa que le solicitamos respuesta, es sobre la corrupción en la Dirección General de Servicios del Transporte, quizás ni tendría que preguntarlo, señor Secretario, todo mundo que se acerca a dicha Dirección, sigue siendo extorsionada con la solicitud de pagos indebidos para placas y trámites en general.

Infórmenos por favor sobre el cumplimiento al inciso Cuarto del Artículo Sexto de la Ley de Transporte, que se refiere a promover los sistemas de transporte masivos eléctricos, así como los servicios de transporte de personal y de transporte escolar. es evidente que los tiempos oficiales en radio y televisión no han sido utilizados para promoverlos.

En su pasada comparecencia, señaló que firmó un convenio para que las empresas que se dedican al transporte escolar tengan un impacto fiscal menor. ¿Cuales han sido los resultados. señor Secretario?

Por último, pero no menos importante, infórmenos por favor, ¿que será del tercer Anillo Periférico? Su texto es totalmente omiso al respecto. Es evidente que no se debe construir con recursos privados, porque las cuotas que cobrarían lo harían intransitable para la mayoría de los usuarios, pero a la ciudad le urge un libramiento, cerrados en puntos intermedios, de modo que dicho libramiento no se convierta en un medio de ampliación de la ciudad hacia nuestras reservas ecológicas.

Por favor, señor Secretario, infórmenos de manera completa.

Gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Por el Partido Revolucionario Institucional, tiene la palabra el Diputado Octavio Guillermo West Silva.

EL C. DIPUTADO OCTAVIO GUILLERMO WEST SILVA.- Con su permiso, señora Presidenta; señor Secretario.

La representación del Partido Revolucionario Institucional ha analizado con mucho interés su Informe respecto a los resultados del Programa Integral de Transporte y Vialidad para el periodo 1995-2000, el cual parte de un principio trascendental para la Ciudad de México, aquel que consiste en desarrollar acciones

para la integración de un sistema funcional de transporte y vialidad que desaliente la tendencia al uso del automóvil individual, y de unidades de baja capacidad, y en cambio impulse la transportación con modos de mayor cupo, como el masivo y colectivo, con altos niveles de seguridad, comodidad y menores costos operativos y con niveles de contaminación ambiental moderados.

Esta intención primordial del Programa del Transporte y Vialidad, amerita un análisis detallado, dado los niveles de tráfico, inseguridad y contaminación ambiental experimentados por la Ciudad de México.

Tenemos que reconocer que el uso del automóvil en la Ciudad de México, ha sido privilegiado desde 1950 y

hasta la fecha, fundamentalmente porque se adoptó como en otras ciudades del subdesarrollo, un modelo de consumo predominante en los principales centros industriales del mundo. Para estos efectos, ha habido necesidad de realizar constantes y enormes inversiones para el mejoramiento de la infraestructura vial; no obstante el elevado crecimiento del número de automóviles de la ciudad y de los municipios conurbanos hace que esta sea insuficiente y de muy lenta circulación en horas pico, ya que confluyen todo tipo de vehículos. se ha instalado una red vial primaria integrada por el Anillo Periférico y el Circuito Interior, más una retícula de Ejes Viales donde abundan los cuellos de botella y es necesario efficientar el transporte público y hace respetar carriles exclusivos para dichos transportes. En este caso, destaca la pobre infraestructura en sistema de paraderos y otras instalaciones necesarias al transporte público.

En cuanto a estacionamientos, tendrán que buscarse mecanismos para que, con la iniciativa privada, se establezcan estacionamientos suficientes para los automóviles particulares del Distrito Federal y los que provienen del Estado de México. De ahí, el interés fundamental por revertir , la tendencia al uso del automóvil para transporte e individual y de baja capacidad, pues los vehículos particulares del Distrito Federal, rebasan los 2 y medio millones de unidades más los que se incorporan del área conurbada. Sin embargo, este gran número de automóviles, apenas transporta el 16 por autobuses, 440 trolebuses, 2,541 carros del Metro distribuidos en 10 líneas, 19 carros del tren ligero, 27,000 microbuses, combis y 69,500 taxis. Por su parte, el transporte de carga y mercancías, genera 171,000 viajes diarios por la ciudad y solamente en la recolección de basura interviene un parque vehicular cercano a las 2,000 unidades.

Por eso, señor Secretario, el Partido Revolucionario Institucional, desea poner énfasis en la forma en que el

Programa Integral de Transporte y Vialidad afronta este doble objetivo con resultados contrapuestos: el desaliento del automóvil y el fomento a la transportación masiva y colectiva.

El Programa Integral de Transporte y Vialidad, considera tres vertientes fundamentales de acción consistentes en privilegiar el transporte colectivo en la ciudad: procurar la complementariedad en los modos de transporte e inducir la modernización del sector fomentando la inversión privada. Asimismo, se contemplan cuatro grandes objetivos: establecer una normatividad moderna; disponer de un sistema de transporte eficiente; dotar al Distrito Federal de vialidad suficiente y la coordinación de estrategias con otras entidades federativas involucradas en la zona metropolitana en la Ciudad de México. Inclusive, se mencionan acciones que requieran transportación mediante automóviles como son: mejorar la infraestructura vial y de señalización; impulsar un programa de estacionamientos y reforzar el servicio de auxilio y educación vial, entre otros.

Entonces, el Partido Revolucionario Institucional recomienda, señor secretario, que de la misma forma se incluya un conjunto de medidas encaminadas al desaliento de la tendencia al uso del automóvil para transporte individual y de baja capacidad; tales como la organización y capacitación ciudadanas, para estimular los viajes compartidos; la introducción de autobuses confortables, seguros y puntuales para sustituir al automóvil individual; la intensificación de la construcción del Metro; el incremento de estacionamientos seguros en las estaciones de transportación masiva y colectiva, y otras medidas.

Debe evitarse el crecimiento desmesurado de microbuses, pues la evidente desorganización de este transporte ha contribuido de manera importante a la inconformidad ciudadana sobre el funcionamiento del sistema.

Para cumplir cabalmente con lo establecido en el artículo 6º. de la Ley del Transporte del Distrito, se trataría, señor Secretario, de plantear en la programación del transporte y la vialidad, la incorporación de metas intercambiables en lo que respecta a modos de transportación masiva y colectiva y modos de transportación individual y de baja capacidad.

Así esta Asamblea, y por ende la ciudadanía, tendría la oportunidad plena de verificar, mediante los informes de gobierno de la Ciudad de México, el cumplimiento de un objetivo crucial para afrontar la problemática de la zona metropolitana; es decir, el cumplimiento del objetivo, de mejorar la cobertura de transportación

masiva, ver el desaliento a la tendencia al uso del automóvil y de unidades de baja capacidad.

Por ejemplo, entre 1994 y 1996 el modo de transporte colectivo tuvo una disminución del 30%, tanto en el parque vehicular como en su parque de operación, mientras que los taxis y automóviles en operaciones mostraron incrementos del 37 y 6% respectivamente. En esta forma puede comprobarse que en sólo estos últimos tres años no se logró desalentar la tendencia al uso del automóvil y de baja capacidad y, por el contrario, disminuyó en forma importante el parque vehicular, colectivo de operación.

Asimismo, señor Secretario, tal vez convendría revisar nuevamente las alternativas de desarrollo del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que actualmente cuenta con diez líneas, que operan en 178 kilómetros y 174 estaciones. Este debe constituirse en el eje rector del movimiento de los habitantes de esta metrópoli.

El Partido Revolucionario Institucional le preocupa en gran medida que el 80% de la población se transporte actualmente en forma precaria, lo cual es urgente afrontar para mejorar su calidad de vida y al mismo tiempo es trascendental influir en el 18% de la población que persiste en el uso del automóvil y unidades de baja capacidad, ofreciendo los modos de transportación eficientes y dignos y no castigando fiscalmente la posesión y el uso de vehículos particulares.

No obstante, es imprescindible completar la red de ejes viales, promover nuevas vialidades de acceso controlado y de circulación continua, con desniveles cortos para automóviles e impulsar las construcciones de estacionamientos.

Señor Secretario: en su informe le quedan por dilucidar grandes temas. Si ya se había anunciado el cierre del padrón de concesionados de taxis de sitio, taxis libres y unidades de transporte colectivo, ¿por qué se efectúan aún hoy trámites?

Si el Reglamento de Tarifas señala, en sus artículos 12, 13 y 17 que en el tercer trimestre del año se harán los estudios para realizar el ajuste tarifario, ¿por qué aún no se ha resuelto nada al respecto? ¿Por qué hubo lugar a que la SECODAM interviniera para declarar nulo de pleno derecho el procedimiento de evaluación de las ofertas propuestas para el contrato de suministro de 28 trenes en la Línea B del Metro? ¿Por qué y hasta cuándo existirá el Consejo de Incautación de la Ruta 100? Y ¿Con qué base el Departamento del Distrito Federal ha cedido patrimonio de bienes muebles e instalaciones a personas morales distintas a los organismos públicos?

Señor Secretario: la fracción legislativa del partido, al que orgullosamente me debo, piensa que en un tema tan fundamental no basta con la evaluación con respecto a metas y objetivos, que es necesaria la contrastación con respecto a estadíos o desempeños previos, que a la vez es necesario comparar la realidad que tenemos con otras realidades análogas o similares en nuestro país y en otros países, y con respecto también a arquetipos o paradigmas; esto es, atrevernos a creer que es posible de lograr lo que hasta ahora ha resultado imposible.

Con esta visión, una visión de realismo ante las inercias históricas, los intereses manifiestos y las limitaciones económicas, hemos opinado. Ante todo esto hemos presionado, nuestra gente ha gestionado, hemos dialogado e incluso nos hemos enfrentado con las autoridades de la ciudad.

En esta dialéctica, señor Secretario, reciba usted nuestro reconocimiento y nuestra crítica.

Sí se podía haber hecho menos, pero quizá también se pudo hacer más.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Por el Partido Verde Ecologista de México, tiene el uso de la palabra la Diputada Esveida Bravo Martínez.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ.- Con su venia, señora Presidenta.

Honorable Asamblea;

Señor licenciado Jorge Ramírez de Aguilar, Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal;

Señoras y señores:

La Ciudad de México, como ya bien lo sabemos, es una de las megalópolis más complejas del mundo. En un territorio relativamente pequeño, se concentra cerca del 20 por ciento de la población total del país y junto con ello también tienen lugar difíciles problemáticas, económicas, políticas, sociales y ecológicas.

Entre los principales retos y complejidades de las relaciones urbanas, está sin duda alguna el transporte.

Cuando hablamos de transporte en esta ciudad, debemos tener forzosamente una visión metropolitana, diariamente participan de las actividades productivas del Distrito Federal, un gran número de personas provenientes del Estado de México, principalmente y viceversa.

Para ello, se ven en la necesidad de desplazarse millones de habitantes, generando una importante y necesaria

actividad, como lo es el transporte. Pero la tarea no es sencilla, y paralelamente surgen una serie de conflictos de carácter social, económico y ambiental.

Los pésimos gobiernos que ha tenido el Distrito Federal han propiciado una agudización de los problemas del transporte. Hasta en está, antes de la actual administración, el transporte era visualizado como un jugoso negocio para los funcionarios y algunos líderes sindicales, de ahí que se fomentara la corrupción que a su vez repercutió en el empobrecimiento de las políticas urbanas en esta materia. Se propició una descapitalización de las empresas públicas a trazo tecnológico, falta de mantenimiento de las unidades, decremento del parque vehicular circulante, entre otros.

Ahora, la actual administración polarizó la situación y dio una visión estática, pero en esta realidad oculta vicios. El transporte pasó a tener una visión mercantil para el beneficio de grupos económicos.

Para el Partido Verde Ecologista de México, el transporte debe ser un servicio que proporcione el Estado en beneficio de los ciudadanos, principalmente de la clase trabajadora que mayoritariamente es usuaria del sistema público de transporte.

En este sentido, el Partido Verde se pronuncia porque el transporte masivo sea en todo caso subsidiado por el Estado a favor de la economía de las familias.

Otra gran preocupación del Partido Verde es la relación transporte-contaminación. Diariamente circulan en la ciudad y sus áreas conurbadas, más de 3'000,000 de vehículos que emiten millones de contaminantes a la atmósfera, envenenando, el aire que respiran nuestros hijos.

Los actuales programas no contemplan un incentivo real a las alternativas ecológicas y de transporte. Cuando hablamos de alternativas ecológicas, no necesariamente nos referimos a tecnologías costosas o de difícil acceso. Como por ejemplo, de una alternativa real de transporte limpio, es la bicicleta, éste vehículo es utilizado con grandes resultados en muchas ciudades importantes del mundo, como París, Londres, Pekín, Río de Janeiro, etcétera, es una forma eficaz para deconcentrar áreas de conflictos vial, permitiendo la sensible disminución de los contaminante atmosféricos.

En este sentido, el Partido Verde ha insistido en múltiples ocasiones en la necesidad de implementar las ciclovías o carriles especiales para las bicicletas pero lejos de avanzar, hemos retrocedido. Ya contábamos anteriormente con una concurrida ciclovía en la avenida Insurgentes.

Pero la Delegada en Benito Juárez, la señora Gómez Mont, eliminó el carril ciclista. O También podemos mencionar los recientes intentos para sacar de la circulación a los bicitaxis del Centro Histórico.

Existen también otras tecnologías nacionales que no han sido impulsada, por citar sólo un caso, el Instituto de Ingeniería de la UNAM, concluyó con un prototipo de minibús eléctrico, con tecnología mexicana, que no ha merecido la atención de las autoridades.

Estos ejemplos son un indicador de que la autoridad ha centrado sus esfuerzos en mercantilizar el sistema de transporte público y no se ha preocupado por consolidar un transporte eficaz, limpio y coordinado y popular que requiere nuestra Ciudad de México.

El documento que hoy nos presenta, señor Secretario, más que un informe, parece la reseña de una privatización anunciada. El afán neoliberal en su gobierno no podía ser más evidente que en el caso del transporte público.

La administración que concluye pretendió crear un estado libre de responsabilidad social, pero no lo lograron.

El pasado 6 de julio, la ciudadanía se volcó a la calle en una auténtica fiesta democrática, y lo dijo: no más a la corrupción, no más a las medidas y no a la privatización del transporte.

El gobierno entrante tendrá una difícil tarea que le hereda la administración del licenciado Espinosa Villarreal, particularmente en el caso del transporte habrá mucho trabajo que hacer, desde investigar supuestos suicidios, asesinatos y dudosa quiebras, hasta revertir los embates de un desarrollo neoliberal ajeno a los intereses de la mayoría de los mexicanos.

El Partido Verde Ecologista de México, reprueba enérgicamente la labor desempeñada por usted, señor Secretario, y quienes le anteceden, porque se nos prometió un mejor transporte, más seguro y eficiente, pero no se no hablo del alto costos social que ello representaba.

No hay excusas ni pretextos que valgan; su trabajo al frente de la Secretaría simplemente fracasó.

Señor Secretario: Y no sólo lo digo yo o mi partido, lo dijo el pueblo, y lo dijo en julio.

Muchas gracias.

LA C. PRESIDENTA.- Por el Partido del Trabajo, tiene el uso de la palabra el diputado independiente Alejandro Rojas Díaz Durán.

En los términos del artículo 27 del Reglamento para el Gobierno Interior, consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea si se autoriza a continuar los trabajos de esta sesión hasta agotar el orden del día.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si se autoriza a continuar la sesión hasta agotar el orden del día.

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

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

Se autoriza a continuar la sesión, señora Presidenta

LA C. PRESIDENTA.- Muchas gracias. Adelante, señor diputado.

EL C. DIPUTADO ALEJANDRO ROJAS DIAZ DURAN.- Con su venia, ciudadana diputada Presidenta.

A nombre de mis compañeros, con quienes hicimos una fracción, y en el mio propio como diputado independiente, queremos decirle al señor Jorge Ramírez, Secretario de Transporte y Vialidad, que hemos escuchado con interés su exposición, en la que nos ha dado cuenta sobre el estado que guarda la dependencia a su cargo.

Sin duda la administración y regulación del transporte público constituye una de las actividades de mayor relevancia del Gobierno de la Ciudad de México.

Al escuchar su informe, y al leerlo el día de ayer, que nos llegó, da la impresión que gracias a usted la ciudad cuenta ya con un transporte suficiente y alcance de todos. Ojalá fuera así.

Ha hecho usted las cuentas de manera optimista y disimulada, por desgracia. Qué bueno que llegó usted a la Secretaría de Transportes y Vialidad en el momento que al parecer la dependencia los necesitaba aún más.

Pero permítame recordar junto a usted su ascenso. El Gobierno, a través de usted, había tomado la decisión de quebrar a Ruta 100 y de encarcelar a sus principales dirigentes, incluido Ricardo Barco.

También se había dado la noticia en los medio sobre el extraño y único suicidio en México de dos balazos: del licenciado Luis Miguel Moreno, antecesor de usted en su cargo.

Los vientos de la violencia y la ingobernabilidad recorrían la ciudad. Más tarde llegaría el artero asesinato del Magistrado Abraham Polo Uscanga, crimen aún sin aclarar.

Las consecuencias de la liquidación de la Ruta 100 han sido: primero, disminuir las aportaciones del gobierno al

transporte masivo de superficie y que se orientaba a las clases más desprotegidas.

Usted es el responsable de que se hayan dejado de prestar 576 servicios de la Ruta 100 del Distrito Federal hacia los municipios conurbanos del Estado de México y de las clases más necesitadas que carecen de la prestación de un servicio con calidad, barato y suficiente.

La política de transporte que usted ha aplicado con el Director General de Servicios al Transporte, ha consolidado el liderazgo del transporte en el Estado de México, que cada vez más convulsiona a los gobiernos de oposición municipales, y deja sin opción al transporte público al usuario. Ni siquiera pueden informar que esté terminado el Programa de Placa Metropolitana; no obstante los beneficios recibidos por los concesionarios del Estado de México, por la supresión de los servicios de Ruta 100 y pasando por un acuerdo de la II Asamblea de Representantes de esta propia soberanía.

2.- La quiebra de la Ruta 100 ha servido para consolidar los liderazgos del transporte concesionado y pagar los favores recibidos en las recientes campañas del 94 y del 87 del P.R.I.

Señor Secretario: ¿Estaría usted dispuesto a entregar a esta Asamblea los dictámenes de cada licitación de los 10 paquetes de rutas y dar a conocer a los verdaderos beneficiarios de la privatización?

¿Por qué los dictámenes de las licitaciones se dieron después de las elecciones, y ahora recientemente por qué tanta prisa?

3.- Todas las aclaraciones que usted ha dado en otras oportunidades para justificar la quiebra de Ruta 100 no han sido suficientes. Por ejemplo, nunca han explicado ¿por qué si encontraron tantas irregularidades en Ruta 100 no se fincó responsabilidades, ni se consignó a ningún exfuncionario?

¿Por qué si ustedes consideraron que los líderes de Ruta 100 eran delincuentes, ahora con ellos mismos cuentan con dos empresas de transportes y una de taxis?

¿Por qué se retractaron?

¿Ya no son delincuentes?

Por cierto, ¿podría remitir a la Comisión de Transportes, y obviamente a la Comisión de Vigilancia que lo hará, a petición de esta Asamblea, la declaratoria pública de necesidades para expedir los permisos en el caso de las concesiones de taxis otorgadas a los extrabajadores de Ruta?

Todas la preguntas anteriores son muy importantes y no están contenidas en su informe. Señor Secretario.

Tampoco está contemplado lo relativo a la licitación de los carros de la Línea B Metropolitana del Metro. No es un asunto de poca importancia, y no consideró que usted haya soslayado informar a esta Asamblea el por qué el Sistema de Transporte Colectivo Metro haya declarado desierta la citada licitación.

Más bien es grave único encargado del área neurálgica de la administración pública y como presidente suplente del Consejo Administración del Metro, quiera disimular un escándalo que ha trascendido a los medios de información y que amenaza con convertirse en un asunto internacional.

Al respecto haré las siguientes preguntas:

Primero, ¿cómo fue posible que una vez elaborado el dictamen técnico por los especialistas e ingenieros del Metro, la SECODAM haya pasado por encima de ello y utilizado a una institución sería como el Centro de Investigación y Estudios Avanzados del IPN para dar marcha atrás en la citada licitación? ¿Usted avala esto? ¿Sabe usted que el autor del dictamen técnico es el ingeniero Manuel Ramírez Caraza, de intachable reputación y sobrada capacidad técnica? ¿Cuál es su opinión? ¿Siente usted respeto por los ingenieros y servidores públicos de carrera que prestan sus servicios en el Metro?

Segundo, señala usted que en 34 meses de la Administración del Regente Oscar Espinosa se ha avanzado más en el transporte que en las últimas décadas. El manejo deseado de la licitación de los carros del Metro es una muestra fehaciente de la simulación que se practica. Concretamente, ¿estaría usted dispuesto a trabajar junto con una subcomisión de esta Asamblea para confrontar los dictámenes de los técnicos del Metro y de los investigadores del Centro de Investigación de Estudios Avanzados del Instituto Politécnico Nacional, para que se establecieran cuáles fueron las diferencias que dieron lugar a que se declarara desierta la licitación?

Tercero, la impresión que nos queda de este asunto es que se quiere dejar a la siguiente administración un conflicto más con la fallida licitación, como muchos otros asuntos entre los que podemos contar a la delincuencia apoderada de las calles de la ciudad o a los supuestos porros de los bachilleratos destrampados causando destrozos por doquier. Esa es una estrategia muy visible y poco inteligente de la autoridad.

¿Se compromete usted a que se reponga el procedimiento de la licitación para que no se den más

retrasos en la entrega de la obra y se transparente la actitud del señor Alfonso Caso, Director General del Metro en este asunto?

Por último, todo el PRD y muchas fuerzas políticas sabe que los audiocasetes de promoción de la campaña del licenciado Alfredo del Mazo y los videocasetes denostando la campaña del PRD fueron distribuidos por el cuerpo de inspectores de la Dirección General de Servicios de Transporte. ¿Estaba usted enterado? Como seguramente lo va a negar, ¿sabe usted que existen testimonios de varios inspectores que así lo afirman?

¿Podría, señor Secretario, explicar porqué una sola empresa de publicidad como VISTA. S.A. de C.V. tiene 100 por ciento de los contratos para comercializar los espacios publicitarios en el Metro, transportes eléctricos, la sindicatura para la liquidación de Ruta 100 y los parabuses, adicionalmente a la casi la totalidad de los anuncios en el transporte público concesionado? ¿Es cierto que funcionarios públicos participan en dicha empresa? ¿Podemos ver el acta notariada?

¿Sabe usted que los anuncios sólo pueden ser pegados en los autobuses del transporte concesionario si los líderes los autorizan? ¿Podría explicarme el fundamento jurídico de tal disposición?

Estas y otras muchas preguntas quedan, pero lo haremos también sobre la Cuenta Pública de 1995, quizá sobre la evidente corrupción, como lo han señalado muchísimos ciudadanos, en la Dirección General de Servicios al Transporte, que además de dedicarse a enlodar reputaciones que en su momento también esclareceremos, no queda claro las asignaciones directas en adquisiciones y obras públicas que se han dado en el Metro y en el Sistema de Transporte Eléctricos o la tolerancia y disimulo con el que se ha permitido que servidores públicos se involucren con los liderazgos de transporte concesionado.

Por último, el día de ayer un grupo de empresarios en los servicios coordinados Estrella del Norte, que han sido objeto hasta de veladas amenazas por parte de la Dirección General de Autotransporte, han solicitado una cita con usted por mi conducto. espero que se las otorgue porque ha habido irregularidades en un proceso que ellos han llevado.

Finalmente, quisiéramos señalar que mientras no exista honorabilidad y no exista una estrategia coherente para darle viabilidad al transporte de la Ciudad de México, será muy difícil que tengamos a la vista una Ciudad que goce de un transporte a la altura de las grandes ciudades del mundo, y que en México no es país, señor Secretario. No se pretenda cobrar el Metro como si

dieran ustedes los servicios de una gran ciudad, que somos en espíritu, pero que no lo somos en servicio.

Los ciudadanos no tenemos por qué pagar la ineficiencia del gobierno. Si aumentan las tarifas del Metro una vez más y no existe una reforma fiscal que quite más a los que más tienen y den más precisamente a los que menos tienen, ¿entonces cuál acuerdo de gobernabilidad, cuál paso democrático habrá, cuál voluntad de eficacia en el gobierno se dice que existe, cuando lo único que han transferido es la carga de la crisis a los que menos tienen?

Ustedes lo único que desean es ver de qué manera generan recursos ahora que se van, para al menos dejar algo en esta administración que está quebrada.

Gracias.

EL C. PRESIDENTE RENE ARCE ISLAS.- Se solicita al señor Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar, pasar nuevamente a esta tribuna a fin de dar respuesta a las preguntas que le serán formuladas.

Se va a proceder a iniciar la ronda de preguntas al funcionario compareciente. Para tal efecto, harán uso de la palabra los siguientes Diputados: por el Partido del Trabajo, el Diputado René Rodríguez Ruíz; por el Partido Verde Ecologista de México, la Diputada Esveida Bravo Martínez; por el Partido Revolucionario Institucional, el Diputado Luis Miguel Ortiz Haro; por el Partido Acción Nacional, el Diputado Pablo Jaime Jiménez Barranco, y por el Partido de la Revolución Democrática, el Diputado Eliab Mendoza Gallegos.

En consecuencia, tiene la palabra el Diputado René Rodríguez Ruíz, del Partido del Trabajo.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Gracias, señor Presidente; señor Secretario:

En la parte final de su informe, dice usted: se ha avanzado en 34 meses, mucho más de lo que se logró durante décadas. ¿Se ha avanzado, en qué? En el repliegue sistemático de la responsabilidad pública en muchos renglones, en la privatización y en la entrega y la omisión de responsabilidades públicas para colocarla en manos de especuladores.

Congruente con el posicionamiento de la fracción del PT expresada hace unos minutos, diríamos que la incautación de la Ruta 100 es una agresión a los trabajadores organizados. Pero no sólo eso, es una agresión a los usuarios, a los obligados usuarios de un

transporte que usted señala como que ya están resueltas todas las cosas.

Objetivos, lograr que las condiciones en tiempo y calidad, bajo las que la sociedad se desplaza en la urbe, puedan cumplir y satisfacer para realizar sus obligaciones cotidianas, dice al inicio de su Informe. ¿Hay cumplimiento de este objetivo fundamental expuesto por usted? ¿Hay reducción de horas hombre en el desplazamiento de los habitantes de la ciudad? ¿Hay calidad mejor dicho transporte? Probablemente usted no se sube a ningún transporte público, tiene otros medios para desplazarse.

Ya en concreto en algunas cuestiones que se quedaron ausentes de su Informe, le diría: ¿qué medidas se toman para la inspección y control de taxímetros? ¿Qué medidas se han tomado para la desaparición del mercado negro de taxímetros, en donde estos son arreglados con el fin de aumentar tarifas?

Otro punto, la desaparición del abono de transporte es un tema al que usted no hizo alusión. Sigue siendo indispensable para la clase trabajadora, principalmente en el área metropolitana.

¿Porqué no contemplar nuevamente su uso?. Ha sido sustituido por las llamadas "planillas". Usted menciona en su informe que en diciembre del 95 y noviembre de 96, aumentó de 40 centavos a un peso; y de un peso a uno treinta.

También sabemos que el precio del transporte público en la Ciudad de México es uno de los más baratos, comparados con otras ciudades del mundo. Sin embargo, para muchos trabajadores, sobre todo obreros y trabajadores de escasos recursos, sí representó dejar de cubrir necesidades básicas. Aumenta la tarifa del transporte público y no aumentan los salarios. Cierto que esto no es de su competencia; pero el de las tarifas, el del aumento al transporte público sí. ¿Cree justa esta medida?

Por lo tanto, ¿existe o no un rezago en el cumplimiento de las obras y acciones que se propuso su Secretaría?, ¿se cubren las necesidades que fueron señaladas?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra, señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Gracias, señor Diputado por su intervención. Y si usted no tiene inconveniente, yo quisiera hacer también alguna reflexión sobre los comentarios aquí vertidos por el Diputado Rojas, antes de su exposición; y comentar en cuanto a lo que él

señalaba, que el informe no incluye todo; yo fui muy claro también al leer el documento que preparé y señalar que en media hora de lectura, es prácticamente imposible tocar a fondo todos los temas. Qué bueno que tenemos esta oportunidad, para poder puntualizar las dudas que han surgido y podemos explicar. No es que yo sea omiso en mi informe; es que en 17 cuartillas no se puede plantear absolutamente todo lo que se ha hecho.

¿Qué hemos hecho en el reordenamiento con el transporte del Estado de México, que era un preocupación?. Se han instrumentado políticas públicas con visión metropolitana, con la finalidad de sentar las bases para reordenar a las rutas de penetración entre ambas entidades. Se tienen reuniones permanentes, cada 15 días en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, Comisión Metropolitana que integran el Gobierno del Estado de México, el Gobierno del Distrito Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para dirimir, analizar y discutir los puntos que afectan los recorridos de los transportistas de esas entidades federativas.

Así fue como nació la "placa metropolitana", precisamente para iniciar con un auténtico reordenamiento del parque vehicular, fue diseñada ésta; y ahora, ya con quienes la portan se identifica el número de ruta, la región en la que presta el servicio, el tipo de vehículo que la debe de portar; si es una vagoneta, si es un autobús o si es un minibús, así como el número consecutivo del parque vehicular que conforma cada una de las rutas.

Se dividió la zona conurbada en seis regiones, como comenté: Chalco, Texcoco, Netzahualcóyotl, Ecatepec, Tlalnepantla y Naucalpan; y se realizó un muy arduo trabajo de campo para poder validar los orígenes, destinos de todos los derroteros que van por ambas entidades.

Los esfuerzos han arrojado resultados alentadores, porque se ha otorgado certeza jurídica a los prestadores del servicio, se ha evitado el vacío de autoridad. Existe mayor gobernabilidad, no hay conflictos ya entre transportistas del Estado de México y del Distrito Federal. Los que han surgido, son entre transportistas del Estado de México.

Se cuenta con registros de cada una de las unidades y rutas por región y se han establecido reglas claras que procuran evitar la anarquía y la confrontación entre los concesionarios, autoridades, usuarios y vecinos.

El universo de unidades de ambas entidades, es de 27,756 vehículos; 6,542 corresponden al Distrito Federal; pero 21,114 corresponden al Estado de México.

El avance en las regiones de Chalco, Texcoco y Neza va al 90% y en las regiones restantes ya se iniciaron los trabajos para poder emplacar a tres mil quinientos vehículos más.

De igual forma, los sistemas puestos en marcha para mejorar este servicio están divididos de acuerdo al programa de reordenamiento de sector. Por ejemplo, yo citaría que en materia del padrón vehicular del servicio público de pasajeros existe ya un esquema, vía satélite, que enlaza los diferentes centros de inspección vehicular con el centro de cómputo central de la DGST, donde reside la información relativa a cada trámite llevado a cabo para este servicio. Esta red satelital ha sido utilizada para el Programa de Revista y Reemplazamiento de 1995.

En lo que concierne a la revista vehicular y con base en la infraestructura satelital que se tiene en cada uno de los centros de inspección vehicular donde se lleva a cabo estos trámite, se efectúa el enlace de centro de inspección vehicular, como comentaba, con este centro de cómputo, que tiene la información y esto es finalmente no hacer trámites más rápidos, expeditos y que incidan en menor tiempo por parte del usuario durante la propia gestión del trámite.

Finalmente y en lo que se concierne al "escaneo" de expedientes del servicio público de pasajeros, se implementó la estrategia e digitalizar los expedientes de todos y cada uno de los concesionarios que realizaron este trámite, con el propósito de tener un archivo eléctrico de los principales documentos, de las nuevas concesiones, que brinde mayor seguridad y elimine la manipulación física de los mismos.

¿Cuál ha sido el procedimiento para el otorgamiento de concesiones para el transporte de pasajeros? En primer lugar, la elaboración, y esto es a partir de la sustitución de la Sindicatura, elaboración de estudios técnicos, declaratoria de necesidades de acuerdo al artículo 36 de la Ley de Transporte, convocatoria a concurso público nacional, inscripción de participantes, visitas a rutas y módulos y juntas y aclaraciones, calificación de propuestas, emisión del fallo final, firma del título o concesión e inicio de operaciones.

Hablaba usted también, o quien le antecedió en el uso de la palabra, sobre el asunto de la quiebra de Ruta 100. Yo fui el último administrador de Ruta 100 y en función de la revisión que hice sobre la situación financiera del organismo, solicité al Juez Primero de lo Concursal la quiebra del mismo. El juez la autorizó y por eso se procedió a que se diera cauce a esta decisión...

(Escándalo en la sala)

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor Secretario.

Se ruega a la Secretaría dar lectura al artículo 109 del Reglamento.

EL C. SECRETARIO.- Artículo 109.- "Las personas que deseen asistir a las sesiones de la Asamblea tendrán acceso a las galerías del recinto. Los asistentes deberán guardar las normas de orden, respeto, silencio y compostura y no tomarán parte en los debates con ningún clase de demostración".

EL C. PRESIDENTE.- Y el 111 también, señor Secretario.

EL C. SECRETARIO.- Artículo 111.- "Los asistentes que perturben el orden impidiendo el desarrollo normal de la sesión podrán ser desalojados por disposición del Presidente. Si la falta lo amerita, quienes la cometan serán remitidos a la autoridad correspondiente".

EL C. PRESIDENTE.- Ruego a los señores y señoras que se encuentran en este lugar como invitados, que se abstengan de proferir cualquier grito, si no de lo contrario obligarán a la Presidencia a aplicar estos artículos.

Muchas gracias. Adelante, señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE RAMIREZ DE AGUILAR.- Gracias, señor Presidente. eso por lo que toca a la quiebra.

Por lo que toca al procedimiento del encarlamiento de los dirigentes del Sindicato, valga la pena recordar que esto es por una denuncia que hicieron los mismos ex trabajadores jubilados y pensionados contra la dirigencia sindical.

El gobierno del Distrito Federal no interpuso denuncia o demanda penal alguna, por lo que es un asunto ajeno a las propias acciones del Departamento del Distrito Federal...

EL C. PRESIDENTE.- Pido por favor a los ciudadanos que se encargan de resguardar esta Sala, hagan salir de la misma a las personas que profieran gritos, que insulten al invitado a comparecer.

(Escándalo en la sala)

(Desorden en el recinto)

EL C. PRESIDENTE.- Ruego a las personas que no desean comportarse de la manera adecuada, que por favor abandonen las galerías.

Señor Secretario, puede usted proseguir.

EL C. LICENCIADO JORGE RAMIREZ DE AGUILAR.- Es una verdadera lástima que se quiera venir a lucrar con crímenes y asesinatos.

LA C. DIPUTADA VERONICA DOLORES MORENO RAMIREZ (Desde su curul).- Señor Presidente, pido la palabra.

EL C. PRESIDENTE.- señora Diputada, por acuerdo de la Comisión de Gobierno, no están permitidas las interpelaciones. Vamos a dejar que el señor Secretario continúe y respetemos el acuerdo de la Comisión de Gobierno.

LA C. DIPUTADA VERONICA DOLORES MORENO RAMIREZ (Desde su curul).- Solamente se le pide al compareciente que cumpla exactamente con lo que viene en el formato.

EL C. PRESIDENTE.- Se le solicita al compareciente que siga con su respuesta al Diputado que anteriormente había tomado la palabra.

EL C. LICENCIADO JORGE RAMIREZ DE AGUILAR.- Se hablaba de la consolidación de liderazgo en el Estado de México, yo no lo considero así, de hecho en las propias licitaciones que se han efectuado y que han sido fallidas todas, los transportistas que van a instalar servicios en el Distrito Federal son transportistas del Distrito Federal.

En cuanto a la licitación para los paquetes de las empresas, tengo aquí un informe que yo pediría, para obviar el tiempo de las tres hojas, que traen todo el proceso de la licitación, que se pudiera entregar a la Presidenta de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, para que ella pudiera disponer de esta información.

Por supuesto que tengo un profundo respeto por el Ingeniero Ramírez Caraz, por los Ingenieros del Metro, por sus trabajadores y por su sindicato, es un organismo de excelencia que adicionalmente está comandado por una persona de integridad, de profesionalismo, de experiencia y que ha venido a dar al Metro un nuevo respiro y un nuevo impulso, y es el Licenciado Alfonso Caso.

Sobre la distribución de Video Cassettes y estos asuntos que toca usted, Diputado Rojas, se dice, se escribe, lo he leído en algunas revistas, sin embargo yo creo que se deben presentar pruebas contundentes para que se pueda proceder.

En el asunto de la concesión de la publicidad.

La empresa concesionaria del Metro, de los transportes eléctricos y que tiene, o que tenía los autobuses de la Sindicatura, porque ahora ya es un consejo de

incautación y ahora habrá de procederse a hacer alguna licitación o algo para que este ejercicio pueda continuar, tiene 10 metros comercializando los espacios publicitarios en el Metro, ha cumplido siempre con todos y cada uno de sus compromisos, tiene cobertura nacional en más de 40 ciudades y obtuvo sus concesiones en el Metro desde 1987 mediante licitación pública, a la cual concurren 9 empresas y ganó por haber propuesto la mejor oferta.

En el servicio de transporte eléctrico también el contrato mediante licitación pública el 3 de octubre de 1995.

En autotransportes urbanos de pasajeros Ruta 100, el Banco Nacional de Obras, síndico de la quiebra, invitó a varias empresas a que le presentarían ofertas para comercializar los espacios, y la oferta que la Sindicatura juzgó como la más conveniente fue la que ofreció esta empresa.

VISTA participa con el 6.5% del total del parque vehicular del transporte público en el Distrito Federal y los ingresos que le ha dado a la administración, a los organismos, a partir de 1994 y hasta 1997, ascienden a 80,326.000 pesos.

Por supuesto, cuando usted dese, yo recibo a los transportistas de la empresa Estrella del Norte, para poder dirimir el asunto que ellos tienen pendiente.

Si hubiera alguna otra pregunta que no haya yo contestado, con todo gusto la podría contestar en cualquiera otra ocasión o por cualquier otro medio.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el derecho de réplica, Señor Diputado. ¿Hace uso usted de él?

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Sí, Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Señor Diputado.

EL C. DIPUTADO RENE BALDOMERO RODRIGUEZ RUIZ (Desde su curul).- Gracias.

Desde luego al contestar en relación con la quiebra, todos los argumentos que usted expuso, Señor Secretario, podrán valorarse. Dice usted final "El Departamento no presentó demanda penal". Les denominé delincuentes.

Con el mismo derecho con que el Departamento y por voz suya o por quien sea puede hablar en ese tono, tendremos derecho, como tienen derecho los trabajadores de decir: mentiroso.

Dos asesinatos, una quiebra ilegal, hostigamiento y, finalmente, la privatización. Por eso insistiríamos, y aunque desde luego no nos lo pueda responder en este

momento, respecto de la confrontación de los problemas relacionados, estudios técnicos o dictámenes relacionados con la licitación del Metro, que ya exigimos.

¿Estaría dispuesto a trabajar junto con una Subcomisión de esta Asamblea en ese sentido?

La cuestión de VISTA, el 100% es asumido por esta sola empresa en los espacios publicitarios, y desde luego también favoreciendo sólo a un partido político, que ya es otra contaminación de su trabajo.

También la petición concreta: remitir a la Comisión de Transporte de esta Asamblea, la declaratoria pública de necesidades para expedir nuevos permisos en el caso de las concesiones de taxis otorgadas a los extrabajadores de la Ruta 100.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra la Diputada Esveida Bravo Martínez, por el Partido Verde Ecologista de México.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Señor Secretario, en su informe señala que se ha trabajado bajo cuatro vertientes con el fin de enfrentar la problemática del transporte. Yo me enfocaría básicamente a dos de estas vertientes:

En primer lugar usted apunta en su informe que se trabajó con un enfoque metropolitano.

A este respecto, Señor Secretario, ¿qué se ha hecho, además del Programa Metropolitano de Planes, para resolver los conflictos entre los transportistas del Distrito Federal y el Estado de México.

Menciona esto, porque son continuos los bloqueos, plantones y demostraciones de infoncomunidad de ambas partes.

El segundo punto que me gustaría abordar, es el relacionado con el impulso al transporte eléctrico. Como sabemos, este tipo de transporte es más eficiente y a la vez menos contaminante que los vehículos de combustión. Sin embargo, también aquí hay importantes aspectos ambientales que no son menores, y me refiero al Sistema del Metro.

Como seguramente usted sabe, Señor Secretario, en la Línea 1, 2 y 3 del Metro existen transformadores eléctricos que tienen una antigüedad de más de 20 años. Estos se utilizan como aislantes, unos como estos llamados "bifelinos", "policlorados" que son altamente tóxicos, inclusive, mortales en dosis muy pequeñas.

México ha suscrito acuerdos internacionales para dar tratamiento a estos peligrosos contaminantes, y básicamente al Metro.

La Comisión Federal de Electricidad y PEMEX, son quienes concentran la mayor cantidad de esos compuestos. Pero en el caso del Metro, esto cobra una importancia relevante, pues los "bifelinos", estos están cerca de las personas y si estos llegaran a vaporizar, a raíz de un corto circuito en alguno de estos viejos transformadores, se producirían bioxinas, y estaríamos hablando de una verdadera crisis en los túneles del Metro.

Mi pregunta concreta sería: ¿qué se está haciendo para tratar esos compuestos y qué plan de emergencia se tiene previsto para esta situación en particular, que es de extrema gravedad.

Por otro lado, quisiera saber, qué acercamiento han tenido con el Instituto de Ingeniería de la UNAM, para conocer el prototipo de minibús eléctrico, creado por nuestros Ingenieros, de tecnología mexicana.

También, Señor Secretario, quisiera saber por qué no han privilegiado el transporte alternativo de bicicleta en nuestra ciudad, que como mencioné en mi primera intervención, ha dado resultados importantes en otras grandes capitales del mundo, ¿será porque no son buen negocio, Señor Secretario?

Por otro tema, me gustaría saber ¿qué se ha hecho concretamente para detectar a los taxistas piratas, pues usted señala en su informe, que se han remitido 2,500 unidades a los depósitos, sin embargo, cada día se reportan un mayor número de asaltos a usuarios.

Para terminar, quisiera que me contestara en primer término, antes de cualquiera otra respuesta, o comentario, si habrá o no incremento en las cuotas de transporte, antes de que acabe su administración.

Le agradecería, Señor Secretario, que me contestara con un sí, o con no, ya que una respuesta retórica significa un sí para mí.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, Señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Respecto a su inquietud en cuanto a la promoción del transporte eléctrico, transporte masivo y el subsidio que debe tener.

Al haberse logrado incrementar la tarifa en dos ocasiones para los servicios de transporte eléctrico de la

ciudad, se ha hecho posible dos cosas fundamentalmente:

En primer lugar, que parte de un subsidio muy importante que tenían los organismos, al restituirse, con el incremento tarifario, se pudiera dedicar a programas prioritarios, como son: seguridad pública y procuración de justicia

Es decir, el Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos dejaron de absolver mayor subsidio al tener una mayor tarifa y se pudieron dedicar recursos a esos programas.

Por otra parte, se garantizó que ambos organismos pudiesen continuar con sus programas de mantenimiento, con sus programas de expansión, son sus programas de desarrollo.

De tal manera que, como lo marca el Programa Integral de Transporte y Vialidad, debemos continuar como prioridad número uno, promoviendo el transporte masivo eléctrico. De ahí que tengamos ya el plan maestro de lo que debe de hacer el Metro, los Trolebuses y el Tren Ligero hasta el año 2020.

Ahora lo importante es ver cuál es el mecanismo para que ese programa se apruebe, se instituya y se oficialice su seguimiento, con un punto muy importante: para que haya más transporte eléctrico, tiene que haber más recursos que paguen la expansión del propio crecimiento del servicio.

Por otra parte, decía yo que ahora tenemos más líneas de trolebuses, tenemos cuatro trenes ligeros más, había 13 y ahora hay 17, el Tren Ligero transporta 110% más de pasajeros, y con los 200 trolebuses que compró el Servicio de Transportes Eléctricos está aumentando su capacidad en 65% del parque vehicular, de tal manera que lo dicho en el Programa Integral de Transporte y Vialidad, lo dicho por escrito se ha venido cumpliendo en los hechos.

El prototipo del minibús eléctrico, por lo que a la Secretaría de Transportes y Vialidad toca, Diputada, no ha habido contacto aún por parte de la UNAM para que nosotros pudiéramos conocer ese prototipo, poderlo revisar y poder empezar a impulsar o a cabildear con las industrias productoras de ese tipo de vehículos su fabricación en línea.

Yo le rogaría, si usted no tiene inconveniente, que nos acercara con quienes diseñaron este vehículo novedoso para que pudiéramos empezar a promover y, porqué no, quizá posteriormente a reglamentar para su uso en el Distrito Federal.

En el transporte claro que queda mucho por hacer, pero no olvidemos que el rezago que existía era varias décadas.

En 1980 había 2,000 mil concesionarios, hoy tenemos casi 115,000 mil. Hubo un crecimiento desmedido que se acompañó a una política de otorgamiento de empleo en la Ciudad de México.

Déjeme decirle algo más delicado: el 70% de los concesionarios es gente que no tiene que ver con el transporte, es gente que adquirió las placas en el periódico o se las regaló el gobierno o las compró o se las heredaron y es gente que las usa como un negocio de renta donde diariamente pide una cuenta para que tenga ingresos familiares patrimoniales y se convierta en un tipo de actividad económica de renta como comentaba yo.

Entonces, aplicar estos programas resulta mucho más difícil cuando la estructura es así. Por eso la propia Ley del Transporte señala la obligatoriedad de las rutas, de las 95 rutas que hay, para que se constituyan en sociedad de mercantiles, y en eso hemos venido trabajando muy fuerte.

La Ley que existía de 1942, tenía más de 50 años de ser vigente. Nadie la había reformado, nadie la había agregado, nadie la había hecho una nueva. Nosotros con la participación de la Asamblea hicimos una nueva Ley que implicó discusiones, afectar intereses, platicar con transportistas, con ciudadanos, con organizaciones y tenemos una nueva Ley ad hoc a lo que el transporte de la ciudad requiere ahora, adecuada. Implementarlo no se puede hacer de un día a otro, pero el sustento jurídico, que fue muy difícil lograrlo, ese ya lo tenemos.

En cuanto a lo que usted señalaba de la ciclistas, es un programa que según los técnicos de la Secretaría de Transportes y Vialidad no es viable para la Ciudad de México, por lo menos en nuestra Administración, por eso no lo hemos impulsado y se lo digo con toda claridad.

En el tratamiento de los residuos, ascareles y todo esto que tienen los generadores y los equipos del Metro, hay un programa permanente de mantenimiento.

Si usted, como representante del Partido Verde, hubiera detectado algún descuido en alguna zona, yo le ruego que nos lo haga saber para poderlo atacar antes, porque coincido con usted, los contaminantes son: productos de sustancias químicas, son francamente delicados por la toxicidad que representan.

En cuanto al combate al pirataje. Mire, la Dirección Geeral de Servicios al Transporte recibe un promedio de 10 a 15 demandas nuevas semanales, cuenta con un

universo aproximado de 550 juicios de amparo del periodo 95-97, y Comisión 400 demandas de nulidad.

En virtud de los operativos para la supervisión del servicio público de transporte de pasajeros, se ha reducido de manera significativa la circulación de vehículos que prestaban servicio irregular mediante amparo, son los conocidos como piratas.

Al momento de realizar la inspección, se ha determinado en la mayoría de los casos que no les asiste derecho alguno para circular con los amparos que presentaban. En estas condiciones circulaban un promedio de 5,000 mil unidades, y debido a la intensificación de los operativos, un número no mayor de 500 han podido obtener una sentencia judicial que les permite prestar el servicio, de 5,000 mil amparados, bajamos a 500.

De igual forma se ha logrado cambiar el criterio de los juzgados federales en cuanto a la protección de amparo en favor de los solicitantes, en el entendido que el ciento por ciento de los amparos que se promueven por diversos actos imputables a esta autoridad, el 80 por ciento son sobreseídos y el restante obtiene el amparo y protección de la justicia federal.

En cuanto al incremento de la tarifa, cuatro años y medio de rezago fue lo que nosotros encontramos cuando llegamos, cuatro años de rezago que implicaron degradación del Metro, poco mantenimiento, muchísimo subsidio, la casi desaparición por falta de inversión en el parque vehicular del servicio de transportes eléctricos, y en el caso de los concesionarios, habían dejado de pagar créditos, ya no pagaban paraderos, porque no podían cubrir los costos con los recursos que obtenían por la vía de la trifa, y es un problema gravísimo porque no podemos pensar en transporte de calidad, si no hay una tarifa razonable.

Por eso hicimos la Ley, por eso hicimos el Reglamento Tarifario, para intentar que hacia el futuro ninguna administración, por decisiones eminentemente políticas o personales, decidiera no incrementarlas. Eso, desde nuestro punto de vista es demagógico, desde nuestro punto de vista es falso y a todas luces inconveniente.

De tal forma que el Reglamento Tarifario que nosotros elaboramos obliga a la autoridad a que revise, y revisar es sinónimo de ajustar tarifas.

Por eso yo le diría que si vamos a ajustar tarifas y lo vamos a hacer antes de que concluyamos la presente administración. No podemos ser incongruentes con lo que nosotros mismo creemos y con lo que nosotros mismos propusimos y elaboramos.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene derecho a réplica la ciudadana Diputada.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Señor Secretario, por lo visto que todas las contestaciones usted las tiene sacadas de la manga, porque si analizamos en qué país estamos, en que Distrito Federal estamos, porque a todo le tiene salida.

Vemos de este lado, pásese del lado del Pueblo, y vea la realidad en que estamos. Usted me dice, concretamente desde la Universidad de México, que llevamos a la gente, para que usted vea el progreso de esa gente, puesto que la UNAM, creo que.....

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, Señora Diputada.

Voy a suplicar a todos los Diputados que guarden la compostura para que podamos seguir con esta audiencia.

Adelante, Señora Diputada.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTINEZ (Desde su curul).- Gracias, Señor Presidente.

¿Cómo es posible que usted no sepa qué es lo que está dentro de la Universidad Autónoma de México?, un beneficio que alarga pudiera ser para todo mundo, ¿cómo es posible que usted lo ignore y que yo le lleve a las personas, a los Ingenieros, a los técnicos que hicieron ese avance de ese progreso?

Porqué le voy a decir una cosa, Señor Secretario con todo respeto, ¿dónde está el que inventó el "mauser Mendoza"? ¿Dónde está el de los semáforos? ¿En dónde está todo el mexicano, el de la televisión a colores? ¿Cómo es posible que usted no sepa, o ustedes como funcionarios, no sepan lo que está avanzando y que se puede dar un realce a los técnicos y a nuestros Ingenieros Mexicanos? ¿O qué, vamos a seguir todavía, de ser masoquistas y abrirle las puertas al extranjero y pisotear al Mexicano; y que salgan a jugarse esos cerebros mexicanos? que le han costado al pueblo mantenerlos para que estudien; le han costado para que sea un hombre de progreso más tarde para su familia y para México.

Es triste que nada más en ese sentido, usted no sepa qué es lo que está pasando allá adentro. Si fueran ellos unos rebeldes o unos delincuentes, yo creo que ustedes lo sabrían inmediatamente y ya hubieran ido a ver cómo le hacían para sofocarlos. Esa es una tristeza. Señor Secretario.

Yo soy una persona de pueblo y una persona que he formado dentro de la base trabajadora y la base de pueblo, usted que es una persona que ha llegado al lugar que tiene y con todo el gobierno allá arriba, no es una

vergüenza que no sepan y no le den apoyo a todo el que tenga un progreso para México.

Usted dice simplemente no me dio la contestación de lo que está pasando dentro del Metro. Esos transformadores tienen 20 años, ustedes dicen que les dan mantenimiento. Yo quisiera también recordar otra cosa: ¿qué pasó con Laguna Verde?, ¿no los radioactivos estaban ya obsoletos?, ¿no tenían 19 años ya que estaban obsoletos y no echaron a andar Laguna Verde?. ¿Qué esperan, que pase una desgracia para que, ustedes muevan algo?. ¡Cómo es posible? ¿O vamos a esperar que pase una desgracia dentro de los túneles del Metro por que después del niño ahogado, tapemos el pozo?

Necesitamos, y ustedes; claro, no se van a hacer milagros, porque en tres meses, ya lo que no hicieron en tantos años, ya no lo van hacer.

Con lo de transporte, ¿pues cómo lo van a hacer?:

EL C. PRESIDENTE.- Se le ha agotado su tiempo, señora Diputada.

LA C. DIPUTADA ESVEIDA BRAVO MARTÍNEZ.- Sí, si ya voy a terminar.

¿Qué pasaba con las líneas de camiones y peseras? Hay que llevar gente acarreada para llenar el Zócalo.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Luis Miguel Ortiz Haro, por el Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO AMIEVA (Desde su curul).- Señor Secretario:

Con referencia al asunto de la quiebra de Ruta 100, yo quisiera hacerle un par de preguntas.

En el informe que usted nos presentó y en el que nos presentó el Jefe del Departamento, se señala que la reorganización operativa de este servicio de transporte se daría a través de la conformación de diez empresas.

En el informe del Jefe del Departamento se señala que el día de hoy habría ya cuatro empresas de estas operando; en su informe señala que tres y que otra lo hará en los siguientes días. No me parece relevante esa diferencia, pero sí me parece relevante el siguiente razonamiento:

Estas cuatro empresas, según los datos del propio informe, estarían operando con 955 vehículos, y a este ritmo no serían más de dos mil quinientos vehículos los que tendrían operando las diez empresas, suponiendo que el ritmo de incorporación de vehículos por empresa se mantuviera en las seis restantes.

Por otro lado, nos parece que surge por un lado el cuestionario de cómo se cubre el resto de la demanda del servicio que cubría Ruta 100. ¿Lo seguirá haciendo como lo hace hoy o como lo hacía hasta hace algunos días la Sindicatura y como lo hace desde hace algunos días el Consejo de Incautación?

¿Hay quiebra o no hay quiebra de Ruta 100, Señor Secretario? ¿Qué esperamos de este asunto? ¿Qué sigue: quiebra, Sindicatura, Consejo de Incautación y después qué y cuándo?

Por otro lado, nos parece que los 955 vehículos que reporta el informe del Regente, que estarían ya operando, no queda claro en que partes de la ciudad lo están haciendo, no parece que haya ese número de vehículos circulando.

Por otro lado, queda claro también que las tarifas que cobran esos vehículos, que son las mismas tarifas que cobran las micros, las llamadas "micros", deberían en consecuencia haber hecho mucho más atractiva la operación de estos camiones y no nos parece que se perciba un interés generalizado de particulares por prestar este servicio.

En el asunto de las tarifas, que comentó usted en la pregunta anterior, escuchamos que efectivamente se dará un aumento de las tarifas en las siguientes semanas. Yo quiero volverle a preguntar la misma inquietud, porque nos parece que no hay una petición generalizada de autotransportistas respecto a este incremento de tarifas y queremos confirmar si lo que usted nos dijo es que efectivamente se van a subir las tarifas en los siguientes días.

Quiero preguntarte, adicionalmente, ¿con qué base legal el Departamento, en el caso de Ruta 100, y en este caso estoy reiterando una pregunta hecha por mi compañero, el Diputado West, con qué base legal el Departamento cede el patrimonio de bienes muebles e instalaciones de la extinta Ruta 100 a personas morales distintas a estos organismos públicos?

Yo quisiera, Señor Secretario, porque conozco desde hace mucho tiempo su militancia priísta, comentarle y hacerle la siguiente reflexión: es cada vez más frecuente, no solamente entre simpatizantes de nuestro partido, sino en general, entre vecinos, en esta misma Asamblea ha quedado claro en las intervenciones de los distintos compañeros, que hay la percepción de que muchas de las decisiones que ha tomado este gobierno, el gobierno del cual usted forma parte, han dañado a la ciudadanía.

Por mencionar ahorita solamente las que tendrían que ver con su responsabilidad, nos parece que a pesar de lo que dice su informe, no se percibe - esa es la impresión,

nos parece de la mayor parte de la gente - no se percibe un mejor transporte, no se percibe una reestructuración integral del transporte y de la vialidad, no se percibe un combate a la corrupción, no se percibe una desaparición de monopolios y esta percepción, que nos parece muy generalizada en todo el Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Diputado, su tiempo ha concluido.

EL C. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO AMIEVA.- Termino, Diputado, me obliga a preguntarle: ¿Desde su punto de vista qué responsabilidad tuvieron todas estas políticas de gobierno en mi derrota de mi partido el pasado 6 de julio?

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, Señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE RAMIREZ DE AGUILAR.- Como no, señor Diputado Luis Miguel Ortiz.

Quisiera yo referirme antes a algunos puntos de visa que señalo Don Octavio West en la posición de parido, y señalar que efectivamente la política de mediano plazo, la que nosotros fijamos fue procurar el desaliento del automóvil individual para propiciar el crecimiento, el fortalecimiento del transporte colectivo. Sin embargo, aumentar el transporte colectivo, aumentar el transporte masivo requiere de cuestiones que no son fácilmente obtenibles y que en mucho de los casos ni siquiera son materia del Departamento del Distrito Federal. Yo diría una que es muy clara, y es el crédito.

A partir de la crisis de finales de 1994, usted sabe que hubo una grave astringencia de créditos y eso complicó el programa de sustitución de unidades de menor capacidad, por vehículos de mayor capacidad que había programado el gobierno de la ciudad.

Leía yo en mi informe que son 316 autobuses que han incorporado los concesionarios, y cerca de mil los que se han incorporado por las tres empresas de transporte que ya funcionan, y para ninguno de los vehículos ha habido crédito, ha sido un financiamiento en muchos casos, puestos por las carrocerías, que también tuvieron una crisis económica delicadísima y los armadores de autobuses y por esta situación ellos han financiado estos casi 1,000 autobuses, para que los transportistas los operen y ese fue un problema de fondo.

Evitar el crecimiento desmedido de microbuses, yo coincido plenamente con usted, pero cuando nosotros arribamos, ni siquiera tenemos un padrón que nos dijera cuántos microbuses había, y se decía en la misma Asamblea que había 60,000 microbuses y 50,000 taxis.

Yo después de hacer todo el Programa de Reordenamiento de Reemplacamiento, vimos que no; hay 27 mil microbuses y todo lo demás son taxis.

Los microbuses no han aumentado, ya hay un número máximo de placas, las nuevas placas dicen, el número económico de la unidad, por qué ruta está autorizado a correr y tienen una franja de color que lo identifica como colectivo, porque había otra, con las placas azules usted podía ponerle la placa a un taxi o a un microbús y no pasaba absolutamente nada, era la misma placa para cualquier vehículo de transporte público concesionado.

Sé que es inquietud del partido el asunto de los resultados electorales, pero yo me permitiría tratarlo al final de mi intervención y responder algo que también señalaban ustedes sobre la licitación para la adquisición de los 28 trenes del Sistema de Transporte Colectivo.

Mire, la Secretaría de Finanzas comunicó al STC en enero de 1997, que contaba con la autorización presupuestal multianual para la licitación, enero de 97.

El consejo de Administración del Metro integró una comisión para la revisión de las bases integrada por la SETRAVI, la Secretaría de Obras y Servicios, la Contraloría del Distrito Federal, la Secretaría de Hacienda y el Sistema de Transporte Colectivo.

La Comisión sesionó dos meses y determinó una licitación, una licitación internacional para fabricantes de trenes de sistemas de Metro, con trenes de uso comprobable en otros sistemas, por al menos 5 años, con Buguis, para rodadura neumática, con un 34% de integración nacional en sus componentes.

El 25 de marzo de 1997, se publicó la licitación conforme a la Ley de Adquisiciones y Obras Públicas.

El 11 de abril y el 9 de mayo, se llevaron a cabo juntas de aclaraciones, no quedando ninguna duda por aclarar, estando presentes tres concursantes.

El 22 de mayo, uno de los concursantes presentó inconformidad en SECODAM, arguyendo tiempo insuficiente para preparar la oferta técnica; la ley dice un plazo mínimo de 40 días naturales y el STC ofreció 62 días. SECODAM no consideró procedente la inconformidad. El inconforme presentó recurso de revisión, que también fue desechado.

El 26 de mayo se recibieron los proyectos técnicos y económicos, procediéndose a la apertura de las ofertas técnicas.

El 4 de julio se dio a conocer el resultado de la evaluación técnica en favor de Bombardier, Yecalston y se procedió a la apertura económica.

La otra empresa, Consorcio Construcciones y Auxiliar de Ferrocarril, S.A., no cumplió con 5 de los 20 requisitos, quedando descalificada.

El 11 de julio, solicitó a SECODAM revisar el dictamen técnico. SECODAM instruyó al Sistema de Transporte Colectivo para que suspendiera el proceso licitatorio.

El 25 de agosto, SECODAM dictó resolución en el sentido de que ninguna de las dos empresas concursantes cumplieron con los requisitos de las bases, declarando nulo de pleno derecho el procedimiento de evaluación, por lo que corresponde al organismo convocante la reposición de los actos irregulares del procedimiento.

El 12 de septiembre, previa convocatoria de las empresas mencionadas, se llevó a cabo la reposición del acto declarado nulo y se concluyó que las ofertas técnicas de las concursantes no cumplían con lo requerido en las bases, quedando descalificadas ambas concursantes, lo cual se confirmó el 15 de septiembre por la propia SECODAM.

Cabe aclarar que Bombardier Concaril, S.A. de C.V. impugnó la resolución de la SECODAM del 25 de agosto mediante recurso de revisión presentado el 4 de septiembre.

Por todo lo anterior, el Metro estará en posibilidad de convocar a una nueva licitación una vez que el recurso de revisión mencionado sea resuelto por la propia Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo.

Preguntaba también usted sobre el Consejo de Incautación. El Juez Primero de lo Concursal pronunció la sentencia de reconocimiento y graduación de créditos en la quiebra de Ruta 100, y esa sentencia tiene la siguiente interpretación jurídica:

Primero.- Declara que hubo quiebra.

Segundo.- Declara que los acreedores que se acrediten disfrutan de la calidad de tales.

Tercero.- Ordena la liquidación de la quiebra en términos de ley.

De lo anterior, se infiere, en términos del derecho y la jurisprudencia, que dicha sentencia tiene el carácter de definitiva, causando ejecutoria.

Independientemente de lo anterior, recientemente se homologó el convenio mediante el cual cesó la quiebra por causas de un convenio forzoso que no es otra cosa que el otorgamiento a los acreedores de ser pagados con el producto del funcionamiento de la empresa, según sus ingresos operativos, o bien, si ello no es posible, con la

enajenación de los activos mediante su venta por licitación en forma legal.

Así el Consejo de Incautación tiene fundamento en el artículo 452, que a la letra dice:

Hecha la declaración de quiebra o suspensión, si el servicio debiere seguir siendo prestado por la empresa quebrada y no se aprobare un convenio, se constituirá un Consejo de Incautación, compuesto de un Presidente designado por el gobierno o corporación que hubiese concedido el servicio, de un vocal nombrado por la empresa, otro por el personal de la misma y dos por los acreedores.

Desde el momento de su constitución dejará de funcionar la intervención de la quiebra.

El Consejo de Incautación es entonces un órgano de administración previsto por la ley de Quiebras y Suspensión de Pagos, específicamente para constituirse en empresa.

Declarada en quiebra que presta un servicio público. Este Consejo se encuentra integrado por 5 miembros, como lo comenté, y dicho órgano colegiado prestará con sus recursos el servicio público del transporte en forma provisional y comercializará todos los activos del organismo, pagando con su producto a los acreedores los créditos que en su momento fueron declarados procedentes por el Juez de lo Concursal y allegándose de recursos del gobierno de la ciudad y aportaciones, ya que el servicio no puede ser interrumpido.

La duración de este Consejo es temporal, ya que subsistirá únicamente hasta la total liquidación del organismo; por lo tanto, el servicio de transporte irá reduciéndose paulatinamente, mientras concluye el proceso de privatización que lleva a cabo el Departamento del Distrito Federal.

El padrón de concesionarios. Efectivamente durante el segundo semestre de 1996 dimos a conocer las cifras del padrón vehicular que en ese momento se tenían registradas, y aclaramos que lo hacíamos público, con la finalidad de que la ciudadanía y los propios prestadores del servicio conocieran con certeza el estado que guardaba el Programa de Reemplazamiento.

Este anuncio también lo hicimos a petición de la Asamblea, a través de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, y en su oportunidad el Director de Servicios al transporte entregó el padrón de concesionarios por modalidad, información que seguramente se encuentra en los archivos de esta Honorable Asamblea.

La instrumentación del padrón caracterizado históricamente por el otorgamiento indiscriminado de concesiones, por la falta de confiabilidad, por la duplicidad de placas, permeado por actos irregulares cometidos por gestores, líderes y funcionarios corruptos, por la falta de registros y controles administrativos de sistemas informáticos y una reglamentación que no obedecía a las necesidades actuales, propicio que en su desarrollo surgieran controversias respecto a la titularidad de las concesiones.

De ahí que el programa no concluyera en los tiempos establecidos por lo que actualmente se están atendiendo cerca de 2,500 casos que se encuentran en esta situación; 2,500 de 113,765 concesionarios que ya fueron regularizadas, lo que equivale solamente al 2.19% del padrón actual.

Esperamos poder concluir las resoluciones de los conflictos de titularidad hacia fines del presente mes.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Secretario, se le ha terminado su tiempo.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Diputado Miguel Ortíz Haro. ¿desea usted hacer uso del derecho de réplica.

EL C. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO AMIEVA (Desde su curul).- Sí Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señor Diputado.

EL C. DIPUTADO LUIS MIGUEL ORTIZ HARO (Desde su curul).- Señor Secretario, interpreto la ausencia de una respuesta concreta a nuestra pregunta, que solamente pretendía reafirmar lo que usted ya había contestado respecto de las tarifas, que efectivamente en las siguientes semanas se anunciará un aumento de tarifas.

Tengo que decirle, Señor Secretario, que nos parece que en las condiciones económicas actuales de la mayor parte de las familias de esta ciudad, en la percepción que la gente tiene respecto de aquellas responsabilidades fundamentales del Gobierno de la Ciudad, como son la seguridad, la percepción de que no cumple el Gobierno con lo que ofrece, los reclamos permanentes por la falta y, en el mejor de los casos, por la ineficiencia absoluta de los servicios, la falta de posibilidades en la gente de entender esta ciudad como suya, y en un momento como éste propone un aumento en las tarifas, nos parece, con todo respeto, un absoluto desconocimiento de la realidad.

Tengo que expresarle a nombre del Partido Revolucionario Institucional, que de ninguna manera el

Departamento del Distrito Federal, contará con el apoyo del Partido para una medida de esta naturaleza. No es este el momento, no es esta la forma. Les exigimos que reconozcan cuál es la condición que hoy vive la ciudad, y que en consecuencia actúen.

El partido está con las causas de la ciudad, les pedimos que ustedes también.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Pablo Jaime Jiménez Barranco, del Partido Acción Nacional.

EL C. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO.- Con su permiso, Señor Presidente.

Señoras y Señores Diputados; Señor Secretario:

El grupo parlamentario del Partido Acción Nacional reconoce la actuación del Señor Presidente en esta sesión de acuerdo a la legalidad.

Voy a iniciar mi ronda de preguntas. Van a ser concretas, Señor Secretario, espero que sean contestadas de la misma forma.

En relación al Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Gobierno del Distrito Federal y los ciudadanos costeamos la construcción de la red de este sistema. Actualmente, las nuevas líneas que se introducen en el Estado de México no hay ninguna aportación de parte del Gobierno del Estado de México para solventar esta inversión. Yo le preguntó: ¿por qué razón los ciudadanos del Distrito Federal tenemos que costear el Sistema de Transporte Colectivo Metro al Estado de México?

De acuerdo a las cifras que usted da en relación al transporte colectivo de microbuses y combis, que son 30 mil, según cifras que nos da usted, es el transporte más inadecuado para esta ciudad, pero también nos informa que mil autobuses ya entraron en servicio, a sustituir parte de estas 30 mil combis y microbuses, pero a este ritmo nos llevaría 30 años poder tener un transporte adecuado para la ciudad. Yo le pregunto: ¿En cuánto tiempo cree usted que se sustituirán esta 30 mil combis y microbuses?

En los paraderos que hay en la ciudad, hay un gran desorden. Ahí hay contaminación, comercio informal, asaltos y hasta este momento no se ha puesto ningún orden estos lugares. Yo le pregunto si en los dos meses que le quedan a usted podrá poner orden estos paraderos.

Quiero preguntarle sobre el problema invernal de vialidad. No nos lo ha dado a conocer. Quisiera saber si ustedes ya tienen contemplado este programa cómo debe funcionar. Creo que es algo de vital importancia para

esta ciudad. Sabemos que en la época invernal aumenta considerablemente la contaminación y hay programas específicos para esta época invernal. En este momento usted no nos ha dado a conocer ningún programa para esta época invernal.

De acuerdo a lo que usted nos expresa también del avance en la placa metropolitana, nos dice que se han implementado 7 mil; faltarían 20 mil placas metropolitanas. Yo le pregunto si en dos meses estarán estas 20 mil placas metropolitanas.

También quiero preguntarle, de acuerdo al Reglamento de la Transportación de Desechos peligrosos, que se viola todos los días en esta ciudad, si usted en estos dos meses podrá implementar este Reglamento.

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra, Señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR: Al igual que en los casos anteriores, me refiero a lo que comentó el Diputado del PAN que lo precedió en el uso de la palabra.

La publicación de los Reglamentos. Nosotros los elaboramos, los discutimos, los analizamos, los revisamos, y en ese lapso surgió por un acuerdo del Ejecutivo Federal la formación de una Comisión de Desregulación que coordina la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y que revisa los Reglamentos con objeto de que lo que ahí se diga y se ponga, no interfiera con la actividad de las empresas.

Esto es lo que ha demorado la publicación de los Reglamentos, y los primeros preocupados en que los Reglamentos no hayan salido, créame, somos nosotros.

Tenemos el compromiso de que los Reglamentos serán publicados todos, salvo uno que voy a comentar al final, antes de que concluya la presente administración. Por eso no la salido, quizás no se le va a ver comprometido a una fecha, pero se comprometió pensando que era nada más facultad del Departamento y surgió esta Comisión.

La Línea 7 no se avanzó. No es que no se haya avanzado, es que se inició la Línea "B". Esa no fue decisión nuestra. Pero en el Plan Maestro del Metro, la siguiente obra que se debe de hacer al concluir la Línea "B", es precisamente, son cuatro líneas que deben prolongar sus destinos y una es precisamente esa, que va de Barranca del Muerto a San Jerónimo. Entonces ese es el siguiente paso a partir de que se concluya la Línea "B".

Las aportaciones del Estado de México, lo comentaban ambos. Existía se inició el proyecto de la Línea "B", el

compromiso del Estado de México por aportar la proporción que corresponde para la construcción de la Línea, dependiendo del kilometraje de penetración, y bueno finalmente el Estado de México no contó con esos recursos, la obra ya se había iniciado, ya iba muy avanzada, y es algo que habrá de afinarse con mucho cuidado hacia el futuro, porque yo coincido con ustedes, las obras metropolitanas que no reciban alguna participación por parte del Estado circunvecino hacia donde se dirija, pues van a ser muy cuestionadas.

Usted comentaba, Diputado, que todos los que van a la dirección General de Servicios al Transporte son extorsionados. Yo creo que con todo respeto, es una exageración. Ha habido corrupción, se han presentado problemas, pero también hay mucha gente que va y puede hacer sus trámites con toda facilidad, comodidad, y sin ser molestados.

Transporte masivo eléctrico, creo que lo respondí ya en algunas de las intervenciones anteriores y ha sido lo fundamental.

El tercer anillo. El tercer anillo requiere de que se concluya con el tramo de la Venta- Colegio Militar y luego La Venta-Colegio Militar-Chalco.

Ya estuvo por aquí el arquitecto Juan Gil, no lo omití de mi informe porque quisiera, sino porque es un proyecto que él ve por ser desarrollo urbano. A la Coordinación General de Transporte, todo en la administración anterior, con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, todo el proceso de licitación y de trazo, pero ahora es un proyecto que lleva la Secretaría de Desarrollo Urbano del Departamento del Distrito Federal.

En cuanto tiempo se va a sustituir el parque vehicular. Bueno, dos cosas: en primer lugar, habrán de empezar a fluir los créditos que no han fluido en toda esta administración, pero en segundo término hay un acuerdo expedido por el Departamento del Distrito Federal que dice que los vehículos de transporte público de pasajeros, minibús, tendrán autorización para prestar servicios hasta por siete años de antigüedad, y la mayoría de los microbuses, Diputado, son modelo 1992, 93 y 94. De tal forma que quienes hoy han incorporado autobuses, lo han hecho porque les resulta más atractivo, porque están comprometidos con los programas de la Ciudad, o porque la antigüedad del parque vehicular ya era demasiada.

Si vamos a concluir con el proceso de Placa Metropolitana en dos meses. Evidentemente no. Es un Programa que se deja en marcha y que podría concluirse el año entrante. Nosotros lo instalamos, cumplimos el 90 por ciento de tres regiones; queda ese 10 por ciento de

tres regiones, más iniciar con las otras 3, y eso habrá de hacerse a través de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad.

Decía yo al principio de mi intervención, que no me refería a uno de los Reglamentos, que es el que a usted le preocupa: El Reglamento de Transporte de Sustancias Tóxicas. Al llevar el Reglamento que elaboramos en el Distrito Federal al seno de esta Comisión, en la que también participa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se vio que la competencia para regular ese transporte es federal; de tal manera, que se decidió que el transporte de sustancias peligrosas y de residuos tóxicos se siguiera rigiendo por el Reglamento Federal y por eso, no habrá un Reglamento del Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Diputado Jiménez Barranco, ¿desea usted hacer uso del derecho de réplica?. Adelante, Señor Diputado.

EL C. DIPUTADO PABLO JAIME JIMENEZ BARRANCO.- Señor Secretario, usted habla de que fué una exageración de mi compañero, el hablar de corrupción. Creo que nos quedamos cortos. Cuando se habla de vialidad y transporte en el Distrito Federal, se habla de corrupción a todos los niveles.

Nosotros habíamos sido muy cuidadosos en los planteamientos que le habíamos hecho y muy respetuosos. Pero en virtud de su contestación, le voy a señalar algunos actos de corrupción que se dan en la dependencia a su cargo:

Mire, en las estaciones del Metro, esta prohibido que haya comercio informal y abunda el comercio informal. Esto quiere decir que los Reglamentos y la Ley no se aplican; y eso es corrupción porque alguien lo permite; y seguramente el que encabeza esta dependencia, debería de exigir que se cumplieran los Reglamentos, que se cumplirá la Ley y no lo hace.

Yo le exponía que en los paraderos, hay un desorden sin igual. Todos los días hay quejas de los vecinos, hay resistencia de los vecinos a que se ponga un paradero cerca de su casa, porque ya saben que ahí va a haber un gran desorden y eso es corrupción.

En las oficinas a su cargo, hay una gran corrupción. Hay gestores que uno llega y piden dinero; y todo el que va ahí, lo sabe. Lástima que una que lleva tantos años en esa dependencia, no se haya dado cuenta que existe una gran corrupción.

Creo, Señor Secretario, que lo que habría que reconocer, es que la dependencia a su cargo no ha funcionado; no se ha saneado. Y esto es una lástima y lo hemos señalado a otros funcionarios públicos. Hoy en la mañana, me daba gusto que un Secretario que

compareció ante este pleno, reconoció ante una pregunta y dijo "no sé". Primer Secretario en estas comparecencias, que yo escucho reconocer y decir "no se". Creo que eso es lo que deberían de hacer, actuar con honestidad. Yo digo que la honestidad empieza en la palabra. Y esto es lo que debería de implementarse; esta cultura en todos los funcionarios públicos.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Diputado Eliab Mendoza Gallegos, del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. DIPUTADO ELIAB MENDOZA GALLEGOS (Desde su curul).- Con su venia, Señor Presidente.

Compañeras y Compañeros Diputados: hoy el PRD quiere dejar claro que la lucha de los trabajadores de Ruta 100 es una lucha justa, que nos solidarizamos toda la bancada del PRD. En esta asamblea serán bienvenidos todos los trabajadores, personas o grupos que quieran venir a manifestar sus inconformidades y escuchar a los funcionarios que han actuado mal es este gobierno.

Licenciado Jorge Ramírez de Aguilar: con motivo de su comparecencia ante esta soberanía, diversos grupos que participan en el sector del autotransporte nos solicitaron hacerle llegar a usted las preocupaciones e inconformidades, por sentirse afectados de diversas formas: en parte por las acciones arbitrarias que a diario cometen contra ellos los inspectores de servicios públicos y los diversos mandos medios, quienes los extorsionan, en vez de ajustarse a lo que establece la ley; por disposiciones arbitrarias, como el cobro de uso de paraderos, que resultan verdaderos atracos cometidos por la Secretaría a su cargo, toda vez que dicho cobro no se contempla en ningún precepto legal del Código Financiero del Distrito Federal ni en la ley del Transporte y sus respectivas modificaciones de abril del año en curso.

Apenas ayer se supo que quienes no hayan cumplido con el pago de la tenencia de sus vehículos les serían embargados. Si es ese el término de la acción, esta es a todas luces una violación procedimental, que para tales efectos señala el Código Financiero del Distrito Federal. Muy diferente es aplicar lo que señala el artículo 6 de la Ley del Transporte.

Me parece que el Señor Pedro Vázquez Colmenares, Tesorero del Distrito Federal, se extralimita en sus funciones.

Señor Secretario: basta de terrorismo fiscal y crear bombitas de tiempo. Hace falta actuar y vigilar el cumplimiento de la ley en base al ejemplo, ante lo cual

la Secretaría a su cargo no da muestra de ser congruente.

Existen evidencias, bien documentadas, de la corrupción y desvío de recursos públicos que el Señor Alfonso Caso Aguilar viene cometiendo en conclusión con el Señor Espino Arévalo, máximo dirigente del Sindicato de Trabajadores del Metro, a través de diversas maniobras administrativas, tales como: convenios a favor del Sindicato por dos millones y medio de pesos. ¿De qué tipo de convenios se trata?

Ponemos como ejemplo 319 mil pesos a favor del Sindicato, por servicio concesionado de comedor: 287 mil 668 dólares para que el Señor Arévalo Espino se pasea por una semana por España, bajo pretexto de recibir trenes y actualización técnica. Se compraron cuarenta Suburban, lo cual parece ser una compra injustificada, Señor.

Señor Secretario: para mí es claro que dichos gastos nada tienen que ver con los trabajadores y menos con el público usuario, sino única y exclusivamente con los intereses de los Señores Caso Aguilar y Arévalo Espino. Lo que sí tengo es la certeza de que usted conoce dicha situación y tal parece que la solapa.

Licenciado Jorge Ramírez de Aguilar: esperaba un informe objetivo de las metas trazadas y en qué nivel se alcanzaron en estos últimos tres años, sin embargo su estilo triunfalista quiere hacer pensar que todo está hecho y bien hecho está; pero no es así, Licenciado.

Dígame, desde su punto de vista, ¿qué medidas se deben tomar para corregir dicho estado de cosas? ¿por qué en la actualidad, bajo conocimiento y consentimiento de esta dependencia, circulan un ilimitado número de unidades piratas? ¿qué medidas se han tomado para evitarlo?

Se tiene conocimiento de que la mayoría de vehículos que circulan con placas duplicadas ostentan documentación expedida por esta dependencia. ¿Por qué no se ha fincado responsabilidad en contra de los funcionarios responsables.

Esta dependencia a su cargo ha ordenado cobro de derecho, como es la revista aleatoria y para condonar derechos por servicios proporcionados, como en el caso de expedición de los títulos de concesión, conforme el acuerdo del 3 de septiembre último. ¿Por qué se cobran 300 pesos, en lugar de 5,355 pesos, como lo establece el artículo 236, Fracción I, Inciso a), punto 1 del Código Financiero?

EL C. PRESIDENTE.- Se le ha agotado su tiempo.

EL C. DIPUTADO ELIAB MENDOZA GALLEGOS.- Concluyo, Señor Presidente.

¿Por qué en los procedimientos para licitar y otorgar a los particulares y módulos y rutas de la extinta Ruta 100 no se ha otorgado ese derecho a los interesados, habiéndose publicado en los órganos oficiales y en los plazos que la Ley del Transporte estableció desde su publicación el 20 de diciembre del año en curso.

Señor Secretario.

Su comentario es por demás ofensivo y fuera de lugar y queremos dejar claro que los trabajadores de Ruta 100 no fueron los que se beneficiaron con los asesinatos del Licenciado Polo Uscanga y con Luis Miguel Moreno, sino que fueron otros, y muy probable usted sepa quienes fueron.

Muchas gracias Señor.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, Señor Secretario.

EL C. LICENCIADO JORGE RAMIREZ DE AGUILAR.- Muy bien. Me referiré también a algunos comentarios que estableció la Diputada del Partido de la Revolución Democrática durante su participación.

La validez de la quiebra.

Míre, el proceso de quiebra de autotransportes urbanos de Ruta 100 se ajustó plenamente a Ley, se solicitó ante el Juez competente, el Juez resolvió la procedencia de la quiebra y dio por terminadas las relaciones individuales y colectivas de trabajo que habían existido en la empresa fallida.

Una vez determinado por el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, mediante el aludo respectivo que señalaba la procedencia y la terminación de las relaciones individuales y colectivos ordenada por el Juez de lo concursal, el mismo Tribunal condenó a la sindicatura a pagar a los extrabajadores de la fallida, las indemnizaciones establecidas en la Ley Laboral, así como las prestaciones que hubiesen quedado pendientes de pago a dichos trabajadores.

Si bien existieron impugnaciones de diversa naturaleza, tanto por parte del Sindicato, vamos por parte de los propios extrabajadores, en contra de la declaración de quiebra y de la terminación de las relaciones de trabajo, el simple hecho de que los extrabajadores hayan sido paulatinamente recibiendo el pago de sus indemnizaciones e inclusive de alguna prestación, denominada indemnización por cierre de la empresa, conválida categóricamente la legalidad de la medida, porque están consintiendo con ello plenamente a las dos determinaciones citadas; aún más, mediante los propios

convenios mediante los cuales los trabajadores recibieron tales pagos, existen cláusulas que contienen su específico consentimiento y conformidad, tanto de la quiebra, como con la terminación de las relaciones de trabajo.

De tal manera que tanto de hecho, como de derecho, se puede establecer en forma definitiva que no se ha lesionado en lo más mínimo al extrabajador y que en consecuencia las acciones y reclamaciones públicas que continúa realizando el SUTAU carecen de fundamento legal, puesto que ya solo, hay hechos consumados.

Otro asunto se refería a la corrupción en el cuerpo de inspectores de la Dirección General de Servicios al transporte.

Esta Dirección puso en marcha un programa de ordenamiento del sistema de inspección que hasta 96 presentaba características correctivas, escasa planeación, era poco transparente y con relación estrecha con lo establecido en la Ley del transporte, generando corrupción sin cumplir con su finalidad.

El procedimiento transformado en proceso de supervisión e inspección del carácter correctivo que tenía, al tipo preventivo, enfocado a mejorar el servicio del transporte a través de la ejecución programas de visitas ordinarias destinadas a la verificación documental, es decir, que cuenten con la licencia, tarjetón, póliza de seguro, bitácora, padrón autorizado, las tarifas y de manera permanente que no se presten el servicio sin autorización, ascensos y descensos en la vialidad.

Durante el mes de agosto se inspeccionaron 22,370 conductores de colectivos en su licencia de tarjetón, siendo sancionados 152 por carecer del documento.

De igual manera en el mes de septiembre se han revisado 17,820 pólizas de seguro, sancionándose a 635 transportistas que no contaban con ella o se encontraba vencida.

Siguiendo con el Programa Preventivo de Inspección, en el mes de octubre será verificado el aspecto físico de los vehículos para revisar que cumplan con las condiciones que los reglamentos establecen.

Por las preguntas que se han hecho, el cobro exagerado e ilegal en los paraderos, Señor Diputado, es un cobro que no es ilegal, que tiene sustento jurídico y se cobra diariamente un peso por unidad; un solo peso por unidad.

Gastos del Metro irregulares, hasta el día de ayer por la noche recibimos oficialmente las notificaciones de la Contaduría Mayor de Hacienda de la Asamblea de

Representantes; contamos con un plazo de 20 días hábiles para darles contestación, y ya las autoridades del Metro, del servicio de Transportes Eléctricos, de las propias direcciones generales de la dependencia proceden a conformar los expedientes que complementen las observaciones que han sido detectadas.

A mí lo único que me parece delicado y lo he señalado, es que los funcionarios del Departamento del Distrito Federal nos enteremos por la prensa de las observaciones, y la opinión pública juzgue algo para lo que el gobierno no ha dado todavía respuesta.

De tal manera que hoy son observaciones presumibles y será de 20 días hábiles cuando los organismos y la Secretaría puedan aportar la información que complemente la observación, y en caso contrario, que ratifique que así haya sido detectada.

Por ahí se comentaba también sobre la propiedad de los módulos operativos de Ruta 100 que habían pasado a ser propiedad de los concesionarios; de ninguna forma, esos predios siguen siendo propiedad del Departamento del Distrito Federal y se otorgan mediante un permiso administrativo temporal revocable, que es por 10 años y de esta forma el Departamento no pierde propiedad sobre tan valiosos predios.

Me hacía la aclaración, son dos pesos todos los días por paradero por cada unidad, que es una cifra francamente baja.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Diputado Eliab Mendoza, ¿desea usted hacer uso del derecho de réplica?

EL C. DIPUTADO ELIAB MENDOZA GALLEGOS (Desde su curul).- Sí, Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Señor Diputado.

EL C. DIPUTADO ELIAB MENDOZA GALLEGOS (Desde su curul).- Señor Licenciado Jorge Ramírez de Aguilar, en estas comparecencias nos hemos venido acostumbrando de que realmente los funcionarios no nos responden las preguntas que les hacemos.

Sobre el embargo de vehículos, que le hice la pregunta, la Ley del Transporte no contempla ningún embargo; es el Código Financiero del Distrito Federal el que establece el procedimiento precautorio.

Sobre el asunto de taxis piratas, los criterios del Poder Judicial Federal han sido no otorgar suspensiones y tampoco amparos si no se acreditan antes permisos y concesiones.

Sobre el cobro de 300 en vez de 5,355 pesos, esta disposición se refiere a la nulidad de una concesión, más no a la expedición de la misma.

En el caso, no puede hablarse de refrendo, o pago por anualidad de un derecho que no se tiene, ya que los prestadores de servicio venían operando con un título o permiso que se les está canjeando por una concesión.

Me parece que tendremos que llamar a sus subalternos, para que en lo posible, puedan brindar mayores detalles a esta soberanía; cada vez, que a mí parecer sus respuestas son insatisfactorias, e incluso yo podría esperar los resultados de la Cuenta Pública de 1995, en donde se adelanta que existen irregularidades del sector a su cargo.

Señor Secretario: La Fracción del P.R.D. está apoyando la lucha de la Ruta 100 y en nombre de miles de trabajadores, a los cuales representamos, le damos gracias porque su gobierno ya terminó, el cual ha traído a la miseria a miles de trabajadores, que se están manifestando allá afuera.

El P.R.D. se solidariza con la lucha de los trabajadores y siempre estarán abiertas las puertas de este recinto.

Gracias, Señor Secretario

EL C. PRESIDENTE.- Para formular sus conclusiones, se concede el uso de la palabra al Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, Licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar, hasta por cinco minutos.

EL C. LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Muy distinguidas Diputadas y Diputados de esta Honorable Asamblea: Como Secretario de Transportes y Vialidad, como ciudadano residente en el Distrito Federal, y sobre todo como mexicano, me congratulo de este acto parlamentario, que nos permite la discusión de las ideas en ejercicio pleno de democracia.

Las tareas que nos ha tocado cumplir el marco constitucional que nos rige, ustedes que inician, y nosotros que concluimos, es para dotar a la ciudad de mejores condiciones. Es también, sin embargo, producto de seres humanos, y por ello perfectible, tanto la de legislar, como la de administrar. En este contexto, la labor pública no concluye, siempre será una actividad inacabada.

En lo que a mí corresponde, en mi gestión, en la política de Transporte y la Vialidad, en su diseño, el plan, las previsiones, os propósitos, todo lo volvería a hacer igual. Porque en el sector actuamos con verdadera convicción de servicio; llegamos a servir, y no a servirnos. Sólo

quien actúa corre el riesgo de equivocarse. Quién no se compromete y compromiso es acción, falta por omisión a la responsabilidad que le ha sido conferida, y eso, sí es grave.

En síntesis, logramos instituir planeación metropolitana de largo plazo; una nueva Ley de Transporte y siete Reglamentos que de ella derivan; un nuevo esquema empresarial para la operación de las organizaciones sustitutas de la sindicatura; el inicio de una nueva cultura de transporte para los concesionarios y la capacitación a sus trabajadores; el fortalecimiento y expansión de los transportes eléctricos; la sistematización y el orden en la información; más y mejor infraestructura vial, con la construcción de puentes vehiculares y peatonales; la ampliación de vías principales y de la vialidad primaria; el inicio en la renovación de la flota vehicular del transporte concesionado; la construcción de los estacionamientos; la modernización de los paraderos; el mantenimiento preventivo a carros del Metro, Trolebuses y Trenes Ligeros.

La enorme concentración poblacional hace de esta ciudad el centro de actividades de más de 18 millones de personas que, independientemente de su lugar de origen o residencia, demandan bienes y servicios para la atención de sus necesidades y ello crea una problemática muy compleja. Lo importante es adelantarse a esas necesidades y planear su desarrollo en función del crecimiento urbano metropolitano, considerando las condiciones socioeconómicas de la población y con una base normativa acorde a esta dinámica.

Los resultados obtenidos hasta ahora son producto de un esfuerzo conjunto, de una coordinación de acciones entre diversas áreas del Departamento del Distrito Federal, de los Gobiernos Estatales circunvecinos, principalmente del Estado de México, así como de instancias federales.

No quisiera concluir sin patentizar ante este cuerpo Legislativo del Distrito Federal el reconocimiento legítimo y objetivo del Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal a los directores generales adscritos a esta dependencia y de los organismos descentralizados del transporte que la conforman, todos ellos servicios públicos que tuvieron bajo su responsabilidad, desde los cargos titulares en este sector, la vital tarea que les fue conferida por el Jefe del Departamento del Distrito Federal para proveer a la ciudadanía de vialidades y transporte digno, seguro y eficiente.

El transporte y la vialidad son dinámicos por naturaleza y las acciones que en este ámbito se emprendan no lo pueden ser menos.

El desarrollo de los pueblos requiere forzosamente cada día de más y mejores vías y medios de comunicación. El transporte es factor condicionante del crecimiento económico de la población y del desarrollo social.

Los habitantes de la Ciudad de México y todos quienes en ella confluyen, tienen derecho a los beneficios del crecimiento y lo modernidad. A estos grandes objetivos hemos dedicado nuestro esfuerzc.

Se ha avanzado en 34 meses mucho más de lo que se logró durante varias décadas.

Resulta satisfactorio poder afirmar que hemos atacado la raíz de los problemas. Modificar lo que históricamente ha propiciado deficiencias en la estructura del sector es tarea permanente y compromete a no desistir ante el gran reto que tenemos hacia el futuro.

El fondo del cambio se ha gestado ya y en él merece nuestro más alto reconocimiento, la acción fundamental que la Honorable Asamblea ha impreso al acto de gobierno.

Iniciar el reordenamineto ha requerido de decisiones complejas que afectan intereses, pero al fin decisiones valiosas que sobre todo lo anterior habrán de rpopiciar esa viabilidad y sustentabilidad que nuestra ciudad necesita para que el tiempo de traslado que destinan diariamente millones de personas sea más rápido, confortable y seguro.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal nos instruyó para trabajar sin considerar la opción de adoptar acciones proclives a evitar el desgaste o para decidir en función de la aparente conveniencia que conlleva a actuar y gobernar pensando únicamente en el corto plazo.

El resultado fácil pero intrascendente y generalmente muy costoso que produce la acción con criterios únicos de inmediatez. no tuvo cabida en el actual ejercicio de gobierno.

Consideremos que se ha avanzado de manera significativa. Falta mucho por hacer. La acción es evidente y los logros habrán de ponerse a la vista.

El transporte y la vialidad de la ciudad funcionan hoy; hacia el futuro debe garantizarse no sólo que sigan funcionando, sino que lo hagan con eficiencia total. esto es, un mejor servicio para la ciudadanía.

Muchas gracias por su atención.

EL C. PRESIDENTE.- Señor Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, licenciado Jorge Fernando Ramírez de Aguilar:

Ha escuchado usted a los representantes de los diferentes grupos que están en esta Asamblea Legislativa. La mayoría de los que aquí han llegado como representantes, hace apenas algunos meses tuvieron la oportunidad de recorrer toda la ciudad, de conocer los puntos de vista de los ciudadanos, y una de las cosas que aquí ha unificado a los diputados es que han dicho lo que los ciudadanos en las diversas campañas expresaron.

Quizás después de lo que se refiere a la policía de la Ciudad, es su Secretaría la que más se critica. No hay taxista que no comente que cuando va a tramitar sus documentos, es sujeto de extorsión; no hay chofer que trabaje en esta Ciudad que no diga que cuando tramita sus permisos, se encuentra con gestores que le ofrecen el apoyo a cambio de dinero.

Por todos lados se dice que hasta para obtener una licencia de manejo, todo es posible siempre y cuando exista el recurso disponible. Esto es grave, es muy grave para la Ciudad.

No dudamos que muchas cosas se han hecho y quizás se han hecho porque la ciudad las necesita. Pero lo que más requiere la ciudadanía es confiar en sus autoridades, es confiar en que hay un proceso de cambio en la cultura; en esa terrible cultura que hace siglos se le conoció como el unto de México, y que es la corrupción.

Ojalá, señor Secretario, usted pueda reflexionar con quienes hoy lo acompañan sobre lo que aquí se ha mencionado y se ha reiterado por todos los partidos. Hay desconfianza, hay problemas de credibilidad.

Ojalá entre todos podamos ir transformando esa cultura.

Por eso le queremos decir que para nosotros los legisladores, será muy importante en los próximos meses observar detenidamente todo lo que en su Secretaría se realiza. Seguramente en el trabajo de las Comisiones se irán citando a muchos de los funcionarios que están con usted. En esas reuniones de trabajo seguramente se podrán aclarar muchas dudas o en su caso también demostrar muchos hechos.

Queremos decirle que en los términos del punto Sexto del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta comparecencia, esta Presidencia le agradece a usted su presencia, así como las respuestas que fueron formuladas.

Muchas gracias, señor Secretario.

EL LICENCIADO JORGE FERNANDO RAMIREZ DE AGUILAR.- Gracias a usted, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Se solicita a la Comisión designada se sirva acompañar al Secretario de Transporte y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, a su salida del Recinto, cuando así desee hacerlo.

(La Comisión cumple su cometido)

EL C. PRESIDENTE.- Para dar lectura a un pronunciamiento de los grupos parlamentarios en relación a los acontecimientos ocurridos el día de ayer, con motivo de la conmemoración del XXIX Aniversario del 2 de octubre de 1968, se ruega a la Secretaría dar lectura a este Acuerdo.

LA C. SECRETARIA.- *Pronunciamiento de los Grupos Parlamentarios en relación a los hechos vandálicos ocurridos el día de ayer en el Centro Histórico.*

"Los diputados y diputadas de esta II Asamblea Legislativa, hacemos público nuestro más enérgico rechazo a los actos vandálicos desatados el día de ayer en el Centro Histórico de la Ciudad, en los cuales se cometieron hechos delictivos como son: agresiones a personas, robos a comercios, establecimientos y daños a vehículos.

"De haber prosperado la provocación, se hubiera desvirtuado la verdadera intención de la marcha conmemorativa de los acontecimientos ocurridos el dos de octubre de 1968, organizada e integrada básicamente por exparticipantes en el movimiento, académicos y estudiantes de diversas instituciones educativas del Distrito Federal.

"Pero lo más preocupante es que habría desquiciado irresponsablemente la seguridad pública y la paz social, desencadenándose hechos de consecuencias lamentables.

"Afortunadamente, quienes formaban el contingente tuvieron la inteligencia y responsabilidad para evitar una posible confrontación de mayores consecuencias.

Exigimos a las autoridades del Departamento del Distrito Federal y a los responsables de la seguridad pública que ayer fueron simples observadores de vandalismo, realizar las investigaciones pertinentes para encontrar al autor o autores intelectuales y materiales de estos hechos vandálicos, y actúen en consecuencia, sancionándolos según corresponda.

Recinto Legislativo, a 3 de octubre de 1997.

Firman el pronunciamiento los siguientes Diputados:

Martí Batres Guadarrama, Manuel Aguilera, Miguel Hernández Labastida, Francisco Ortiz Ayala, Sara Castellanos, René Rodríguez.

EL C. PRESIDENTE.- Comuníquese a las autoridades correspondientes.

Continúe la Secretaría con los asuntos en cartera.

EL C. SECRETARIO.- Señor Presidente, se han agotado los asuntos en cartera.

Se va a proceder a dar lectura al Orden del Día de la Próxima sesión.

LA C. EL C. DIPUTADO. ELBA MARTHA GARCIA ROCHA (Desde su curul).- Señor Presidente, solicito la palabra para hechos.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra para hechos, la Diputada Martha García Rocha.

LA C. DIPUTADA ELBA MARTHA GARCIA ROCHA.- Con su venia, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señora Diputada.

LA C. DIPUTADA ELBA MARTHA GARCIA ROCHA.- *Compañeros Diputados y compañeras Diputadas.*

Queremos proponer, por parte de algunos Diputados, un punto de acuerdo.

Los excesos de parte de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, se han dado en diferentes órdenes. Ahora tocó su turno a los contribuyentes que tienen que pagar derechos por conceptos de tenencia vehicular.

Autoridades fiscales y particularmente el Tesorero, Pedro Vázquez Colmenares, han desatado una campaña de terrorismo fiscal que ofende al sentido común y vulnera los derechos de los ciudadanos.

En este sentido apego a las disposiciones fiscales vigentes, es materia del Departamento del Distrito Federal, recibir los pagos por concepto de tenencias y uso de automóviles. Sin embargo, dicho concepto se desagrega en dos: en el artículo 182 del Código Financiero del Departamento del Distrito Federal, se especifica la tabla en que se basa el cobro por concepto de tenencia local de vehículos de la siguiente forma: Cilindraje, hasta 4.95 pesos. De 6,186 pesos; de 8 o más, 357 pesos entre otros rubros. En caso de no pago de estas cuotas, se generará automáticamente un crédito fiscal, el cual se calculará a partir de la cuota más una tasa de recargo del 2.5 por ciento mensual a partir del mes de marzo. De tal forma, tenemos que en

doce meses, los recargos acumulados alcanzarían el 35 por ciento de la cuota respectiva.

Por lo anterior, consideramos excesivo, inusual y fuera de cualquier consideración jurídica, la pretensión de embargar los vehículos automotores por falta de pago de la tenencia local.

Por ejemplo, un ciudadano que tiene un vehículo de 4 cilindros, debió haber pagado a más tardar el mes de marzo, 95 pesos; si no lo hizo se le debe a la tesorería 110 pesos con 20 centavos, de los cuales, 15 pesos con 20 centavos son recargos. Es obvio que resulta excesivo embargar un automóvil porque alguien deba 110 pesos.

Pero además asumamos que el Departamento debe ejercer el interés legítimo de recaudar la tenencia federal. En el caso y para el ejemplo señalado estaríamos señalando que la deuda pudiera ser del orden de mil trescientos pesos o mil cuatrocientos pesos, si el automóvil fue modelo 94, de los cuales entre trescientos y cuatrocientos pesos serían recargos.

Si el sentido común nos señala que es excesivo embargar una propiedad por tan ínfima deuda, jurídicamente la tesorería del D.F. falta a los procedimientos vigentes. En primera instancia, debería haber demanda previa y posteriormente la respectiva notificación de las autoridades al presunto moroso, para finalmente iniciar el procedimiento de ejecución del embargo precautorio.

Por lo anterior y con base en los artículos 56 y 57 del Reglamento para el Gobierno Interior, ponemos a consideración de este pleno el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Se considera que los contribuyentes morosos del año de 1997 deban pagar su tenencia vehicular con los recargos correspondientes, sin que sea necesario llevar a cabo el embargo del vehículo, por las razones ya expuestas.

Para los deudores de 96 y años anteriores, deberán ajustarse a los convenios de que habla la autoridad fiscal.

Esa es la propuesta del punto de acuerdo y firman: la diputada Verónica Moreno, Marta García Rocha, Guillermo Hernández, Elvira Albarrán Rodríguez, Vicente Cuéllar y muchos más diputados.

Muchas gracias, compañeros.

EL C. PRESIDENTE.- En los términos del artículo 57 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, consulte la Secretaría en votación económica

si la propuesta a que se ha dado lectura se considera de urgente y obvia resolución.

LA C. SECRETARIA.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si la propuesta a que se ha dado lectura se considera de urgente y obvia resolución.

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

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

Se considera de urgente y obvia resolución, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias.

Está a discusión la propuesta. Se abre el registro de oradores. ¿Oradores en contra? ¿Oradores a favor?

No habiendo quien haga uso de la palabra, proceda la Secretaría a preguntar, en votación económica, si es de aprobarse o desecharse la propuesta a discusión.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse o de desecharse la propuesta de referencia.

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

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

Aprobada la propuesta, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- se remite la propuesta a las instancias correspondientes.

Continúe la secretaría con los asuntos en cartera.

EL C. SECRETARIO.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera.

Se va a proceder a dar lectura al Orden del Día del a próxima sesión.

Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Séptima Sesión Ordinaria, 6 de octubre de 1997.

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

2.- Comparecencia del ciudadano Secretario de Finanzas, del Departamento del Distrito Federal, Licenciado Javier Beristáin Iturbide.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

(A las 19:00 horas).

EL C. PRESIDENTE.- Se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día 6 de octubre a las 11:00 horas.

Directorio

**Diario de los Debates
Asamblea Legislativa del Distrito Federal
I Legislatura**

Enrique José Flota Ocampo
Oficial Mayor
Venustiano Carranza No. 49

Dirección General de Proceso Parlamentario
Donceles y Allende 2o. Piso