

DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL PRIMERA LEGISLATURA

MEXICO, D.F., JUEVES 16 DE NOVIEMBRE DE 1995

AÑO II

PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES

NUM. 20

PRESIDENCIA DE LA C. REPRESENTANTE
FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO

SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA	Pág. 2
DECLARACION DEL QUORUM	Pág. 2
LECTURA, Y APROBACION EN SU CASO, DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR	Pág. 2
ELECCION DE LA MESA DIRECTIVA QUE COORDINA LOS TRABAJOS DE ESTA ASAMBLEA, DURANTE EL TERCER MES DEL PRIMER PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO.	Pág. 16
DISCUSION Y, EN SU CASO, APROBACION DEL DICTAMEN CON PROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE PARA EL DISTRITO FEDERAL, QUE PRESENTA LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSITO URBANOS.	Pág. 17

A las 12:35 horas **EL C. PRESIDENTE FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO.**- Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia a los señores Representantes.

EL C. SECRETARIO ERNESTO CANTO GUDIÑO.- Se va a proceder a pasar lista de asistencia.

(Se procedió a pasar lista de asistencia.)

Señor Presidente, esta Secretaría le informa que hay una asistencia de 56 ciudadanos Representantes. Hay quórum.

EL C. PRESIDENTE.- Se abre la Sesión. Sírvase la Secretaría dar lectura al Orden del Día.

EL C. SECRETARIO.- Se va a proceder a dar lectura al Orden del Día.

Asamblea de Retrepresentantes del Distrito Federal, Primera Legislatura, Primer Periodo Ordinario, Segundo Año de Ejercicio 18a. Sesión Ordinaria, 16 de noviembre de 1995.

ORDEN DEL DIA

1. Lectura y, en su caso, aprobación del Acta de la Sesión anterior.
2. Elección de la Mesa Directiva que coordinará los trabajos de esta Asamblea, durante el tercer mes del Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio.
3. Discusión y, en su caso, aprobación del dictamen con proyecto de Ley de Transporte para el Distrito Federal, que presenta la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos.
4. Intervención del Partido de la Revolución Democrática, sobre la crisis financiera nacional.
5. Punto de acuerdo que presenta el Partido de la Revolución Democrática, para un aumento del presupuesto de FONHAPO para 1996.
6. Efemérides con motivo del 85o. aniversario de la Revolución Mexicana.
7. Comentarios del Partido de la Revolución Democrática, sobre la calificación de las elecciones

de consejeros ciudadanos, efectuadas el pasado día 12 de noviembre en el Distrito Federal.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Señor Presidente, pido la palabra para hechos sobre el Orden del Día.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra para hechos sobre el Orden del Día, el Representante Leopoldo Ensástiga Santiago.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO.- Permítame un momento, por favor.

Yo quisiera rogar a los señores Representantes que, a fin de escuchar con atención y orden la intervención del Representante Ensástiga, tomen sus asientos; y a nuestros invitados, miembros de la prensa, guardar orden y compostura dejando libres los accesos a esta tribuna.

Proceda, Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- He querido solicitar la palabra para expresar y presentar un planteamiento con respecto a lo que está sucediendo en este momento alrededor de este Recinto Legislativo.

Particularmente, y creo que para todos, no esperábamos que hubiese un dispositivo de seguridad que, como nos han señalado las instancias de gobierno y la propia Mesa Directiva de este Pleno, no fue solicitado por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y mucho más aún cuando hace unos momentos, personalmente y junto con otros compañeros Representantes, solicité que quién había dado la orden a quien viene al mando del propio dispositivo, pues decía que no podía darnos la información y por insistencia nos dijo que la propia Secretaría de Seguridad Pública.

Yo creo que al no haber sido solicitado este dispositivo por la Asamblea de Representantes, por ninguno de sus órganos de gobierno, habrá que entonces nosotros tener una explicación de qué está sucediendo.

Hemos conocido de otras movilizaciones, y esto lo anunció el SUTAU-100 de que iba a movilizarse el día de hoy, pero en ninguna de las otras movilizaciones ha habido ningún enfrentamiento ni ha habido violencia.

Entonces, nos parece que la presencia de los cuerpos de seguridad en este momento alrededor de la Asamblea, lo único que viene a generar es mayor confusión, una situación de enrarecimiento del ambiente político para este órgano legislativo; pero en segundo lugar, viene a generar confusión sobre los verdaderos caminos de entendimiento y sobre todo de solución a un conflicto que lleva ya más de siete meses.

Yo me he puesto en contacto con la representación sindical, hace un momento, para solicitarles de manera muy fraternal que puedan darnos las garantías de que sesione en calma, en orden, la propia Asamblea de Representantes, y que efectivamente estas garantías nos tendrían que llevar a que la Asamblea de Representantes solicitara al gobierno capitalino y más particularmente a la Secretaría de Seguridad Pública, el retiro de un dispositivo que de manera muy clara atenta contra el desarrollo normal de nuestras sesiones.

A mí me parece que esto es de obvia congruencia política y de respeto a un Poder Legislativo, que es otro de los gobiernos de la ciudad.

Entonces, yo solicito y hago la presente propuesta: de que la Comisión Plural de la Asamblea de Representantes que ha tenido que ver con la búsqueda de caminos para solucionar el conflicto de Ruta-100, podamos entrevistarnos en este momento con la representación sindical, le planteemos las garantías de no intervención en la dinámica de esta Sesión, y dos, solicitemos que se retire la fuerza pública, porque creo que nada tiene que hacer, salvo que ya los hayan invitado a legislar, y yo creo que esa no es su función.

Entonces, me parece que esto es lo que debe de proceder, yo lo hago de manera muy fraternal, de manera muy atenta, buscando que tengamos con-

gruencia como órgano legislativo, que siempre pensemos que hay caminos de solución antes de que se presenten los cuerpos de seguridad, y yo creo que no son deseables que estén en la calle y mucho menos cuando se va a resolver una Ley de Transporte que es muy importante para el futuro de los trabajadores de Ruta-100, pero también de los ciudadanos y de todos los que gobiernan esta ciudad.

Yo solicito de manera muy fraternal que este planteamiento, que la Comisión Plural pueda salir a entrevistarse rápidamente con la representación sindical de Ruta-100; Ellos telefónicamente han dicho que van a dar todas las garantías de que esto suceda; y, en segundo lugar, que pudiésemos tener un acuerdo para que se retire la fuerza pública. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Ensástiga, ¿usted está dejando una propuesta por escrito?

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Ahorita la voy a presentar.

EL C. PRESIDENTE.- Cuando la presente, la procesaremos.

El Representante Pedro Peñaloza ha solicitado la palabra para el mismo asunto.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Señor Presidente; compañeros y compañeras:

Una pregunta que tenemos que hacernos después de ver el dispositivo que está aquí afuera es preguntarse: ¿caso estamos en estado de sitio?, ¿quién puede ordenar que frente a las narices de la Asamblea se violen derechos constitucionales como el derecho de tránsito?

Aquí afuera hay compañeros nuestros, Asambleístas que no pueden pasar, que no los dejan pasar. Eso, además de constituir una violación al derecho de tránsito, también es una violación al fuero constitucional.

Y aunque se rían algunos cínicos. No es ningún favor lo que le estoy haciendo, Representante, se lo estoy describiendo a usted.

Entonces, me parece compañeros que de ninguna manera podemos tolerar en esta Asamblea -como nunca lo hemos tolerado- que en esta ciudad, frente a nosotros, sin ningún pedimento de este órgano legislativo, se violen derechos constitucionales.

Y quiero preguntar: ¿quién ordenó que frente a la Asamblea se instalara un retén?; quiero que me contesten eso. Los jefes policiacos ahorita no saben; les pregunté, y no saben ni cómo se llaman.

¿Quién los mandó aquí? Están obstaculizando el ingreso de los Asambleístas a su lugar de trabajo, y están provocando un caos vial en todo el centro, porque su dispositivo policiaco afecta muchas arterias. El número de manifestantes que están aquí afuera no es tan grande como para que pongan este dispositivo.

Entonces, me parece que el acuerdo que se deriva inmediatamente es, en primer lugar, que se responda y que se informe a la Asamblea oficialmente ¿quién ordenó que viniera este dispositivo? Y propongo que esta Asamblea se dirija al Jefe del Departamento para que nos informe eso. No podemos irnos de esta Sesión sin saber quién ordenó este dispositivo, porque no puede actuar la policía como lo está haciendo sin que no haya habido un pedimento expreso. Quiero saber si en la mayoría priísta, o alguien de la mayoría priísta pidió que viniera.

Segundo, debemos coincidir todos en que no podemos continuar esta Sesión mientras frente a nuestra casa se violen los derechos constitucionales. Si lo hemos repudiado en otras ocasiones, hoy no podemos tolerarlo. Me parece que sería un acto incongruente que esta Asamblea sesionara mientras afuera hay un dispositivo, un retén policiaco que impide el libre tránsito.

Y me parece, si la propuesta es, que se está construyendo ahorita, de que la Comisión Plural salga y hable con los manifestantes, lo cual me parece razonable; también es razonable exigir que esta Sesión no puede continuar sus trabajos en tanto exista este retén.

Me parece que sería contradictorio que esta Asamblea que ha sido garante de los derechos constitu-

cionales, hoy frente a su puerta esté un dispositivo de esta naturaleza y continuemos tan campantes como si nada.

Entonces, me parece compañeros que debemos pedir información, yo desde aquí pido información al señor Presidente, que es el que conduce esta Sesión, que conduzca una especie de acuerdo, que se suspenda la Sesión en tanto no se retire este dispositivo.

Me parece que es una vergüenza que nosotros aquí sesionáramos mientras afuera hay ciudadanos, incluso Representantes, que no pueden ingresar.

Yo le propongo al señor Presidente de manera muy respetuosa, que como Presidente de la Mesa Directiva tenga la amabilidad de suspender la Sesión en tanto no se retire ese retén policiaco.

EL C. PRESIDENTE.- Ciudadano Representante Peñaloza: Como usted bien sabe, esta Presidencia tiene a su cargo tanto mantener el orden, juzgar cuando no es posible continuar con una sesión y decretar la suspensión de la misma. Ese sería un punto.

El segundo es que usted ha señalado que hay algunos Representantes cuyo fuero presuntamente está siendo violado. Yo quisiera rogarle si tiene usted información respecto de este segundo punto, porque la Presidencia también tiene a su cargo proteger el fuero y evitar su violación.

Si nos diera usted los nombres de los Representantes que no han podido tener acceso o que tienen algún tipo de violación al fuero, tomaríamos las providencias necesarias para proteger que su fuero se mantenga incólume.

En cuanto a la segunda petición, esta Presidencia no considera que hay un estado de desorden en el recinto como para suspender la Sesión.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Bueno señor Presidente, junto a mí hace un momento estaba el Representante Jorge González junto con una de sus asesoras, que no podían pasar y que bajo ningún lenguaje se le permitió pasar. Jorge González, junto a mí, en este retén.

Y segundo, señor Presidente, me parece que aquí tenemos que hablar de sensibilidad política elemental. Usted tiene razón al decir que no existe ningún impedimento para que esta Sesión continúe. Yo lo que me pregunto es si esta Asamblea puede permitir que mientras afuera hay un retén anticonstitucional, esta Asamblea que debe ser garante de los derechos constitucionales, pueda continuar tan campante y sin ninguna actitud que defienda la Constitución.

EL C. PRESIDENTE.- Han solicitado la palabra para hechos, los siguientes Representantes: Salvador Muñúzuri, Dolores Padierna, Eduardo Morales, David Cervantes, Gonzalo Rojas, Francisco Alvarado.

En consecuencia, le ruego al Representante Muñúzuri pase a hacer uso de la palabra para hechos.

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Antes de abordar el punto concreto quisiera hacer solamente una precisión. En efecto, el Presidente de la Asamblea está facultado para solicitar el uso de la fuerza pública dentro del recinto.

Quisiéramos precisar que la fuerza pública está fuera del recinto, y por lo tanto el Presidente de la Mesa Directiva no solicitó, ni tiene por qué solicitar el uso o no de la fuerza pública fuera del recinto.

Por otra parte, manifestamos la posición de nuestro partido en el sentido de que estamos de acuerdo en que la Comisión Plural salga a dialogar con los líderes del sindicato Ruta-100 y se establezcan las bases para que, si quieren estar en la parte exterior del recinto, nos den garantías de que no van a suspender ni van a violentar esta Sesión de esta Soberanía, de este instituto legislativo del Distrito Federal.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Señor Presidente ¿acepta una pregunta el orador?

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Si.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Esta propuesta que hace Salvador Muñúzuri me parece que podría ayudar bastante para que esta Sesión se pudiese desarrollar sin conflictos, pero yo le quisiera preguntar si, en su caso, la Comisión planteara conforme a reglamento, que una comisión de ellos esté presente en el interior: ¿esta Comisión estaría de acuerdo en ello?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Yo creo que lo tendríamos que discutir en el seno de la Comisión, yo no podría ahorita tomar una decisión por toda la Comisión.

Si le parece señor Representante, lo discutimos los miembros de la Comisión en su oportunidad.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Presidente, una pregunta.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Representante Muñúzuri, usted plantea que la Comisión Plural salga y hable con los manifestantes y que pida garantías para que no irrumpa.

Yo le pregunto a usted: ¿no le parece a usted incorrecto, ilegal, que aquí afuera de la Asamblea no se pueda transitar porque el grupo de granaderos lo impide y porque nadie en esta Asamblea, que yo sepa, y si lo hay usted infórmelo, quién instruyó para que vinieran los granaderos afuera de esta Asamblea? ¿A usted le parece legal que estén aquí afuera los granaderos?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- No me dejó usted terminar, compañero Peñaloza, primero.

Segundo, es una facultad del Secretario de Seguridad Pública, la seguridad pública del Distrito Federal. ¿Quién instruyó?, pues seguramente el Secretario de Seguridad Pública.

Yo insisto, y como lo estaba diciendo muy claramente o traté de ser claro, que el Presidente de la Mesa Directiva no tiene facultades o no tiene, pues, la obligación de pedir la seguridad pública en el exterior del recinto. Cuando está adentro sí es responsabilidad de él, cuando está afuera no es responsabilidad de él. ¿De quién?, pues de un subtitular en la Secretaría de Seguridad Pública. Seguramente él fue quien, por salvaguardar precisamente que esta Soberanía pudiese discutir y legislar con toda libertad, solicitó que los elementos que están en el exterior del Recinto estuvieran precisamente para salvaguardar.

Por otra parte, la Comisión Plural también -y he estado platicando con algunos de los miembros-, pero también podremos solicitar al Secretario de Seguridad el retiro de los elementos de seguridad, una vez -insisto- que hayamos consensado con los líderes del sindicato.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame un momento, señor Representante.

Está pidiendo nuevamente la palabra para una interpelación el compañero Peñaloza, pero yo les rogaría que dejáramos al orador concluir la respuesta a la pregunta del compañero Peñaloza, e inmediatamente damos paso a las solicitudes subsecuentes.

Concluya la respuesta, si es tan gentil.

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Gracias, señor Presidente.

Entonces, nosotros en su oportunidad también pediremos al Secretario de Seguridad Pública -como Comisión Plural no es un acto de la Asamblea-, sino la Comisión Plural se dirigirá muy respetuosamente al Secretario de Seguridad Pública para que retire a los elementos de la policía que están aquí afuera.

EL C. PRESIDENTE.- Compañero Peñaloza, ¿quiere usted formular su nueva interpelación?

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Muñúzuri, la propuesta que usted nos está haciendo es una propuesta que nos pretende hacer creer que este retén de aquí afuera sólo afecta a la Comisión Plural, y le afecta a la Asamblea no a un puñado de compañeros Asambleístas. No es la discusión esa.

Yo le pregunto a usted: ¿no está de acuerdo en que esta Asamblea, siendo afectada en su libre tránsito, pueda acordar en este momento, resolver que este retén sea retirado?

Es un retén. Nosotros lo hemos hecho en otras ocasiones, Representante; le recuerdo, nos hemos opuesto a los retenes. Aquí, frente a nuestras narices, hay un retén. ¿Usted está de acuerdo en que se retire este retén o lo condiciona a lo que digan los líderes de un movimiento social que está afuera?

¿Es o no prioritario que esta Asamblea, mientras dialoga o no, se tiene que disolver este retén? ¿Qué opina usted de esto?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Yo opino, Representante, que hay una Comisión Plural que está integrada por un Representante de cada partido político que se encuentra en esta Asamblea.

Yo le pido un voto de confianza a esa Comisión Plural, en la que su partido tiene un miembro así como todos los partidos políticos, para poder dialogar con los líderes sindicales y poder, en su momento, también solicitar el retiro de la fuerza pública.

Lo haremos. Yo tengo confianza en que los líderes sindicales nos darán garantías de que no violentarán el ejercicio o la libertad legislativa de esta Asamblea para que nosotros podamos seguir legislando y cumpliendo con el calendario legislativo, que finalmente el objeto de esta Asamblea es legislar, y cuando se entorpece el trabajo legislativo yo creo que no beneficia ni a la Asamblea ni mucho menos a la ciudadanía.

Yo creo que no debemos tampoco confundir. En efecto, hay unos retenes; también cuando hay

manifestaciones entorpecen el tránsito, igual que los retenes. Nosotros trataremos de que este asunto se solucione por la mejor vía. Yo les pido para la Comisión Plural, señores Representantes, un voto de confianza.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Dígame, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- ¿Me permite el orador una interpelación?

EL C. PRESIDENTE.- Representante Muñúzuri, ¿acepta usted una interpelación del Representante Eduardo Morales?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Sí, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- Representante Muñúzuri, en el artículo 4 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal es muy explícito que el Presidente de la Asamblea es quien puede solicitar el auxilio de la fuerza pública para salvaguardar precisamente el fuero constitucional de los Representantes y la inviolabilidad de este recinto, no el Secretario de Seguridad.

En este sentido, son dos los problemas que me gustaría que usted pudiera aquí definir, si es posible, el que los integrantes del SUTAU den garantías de que no hay intención de violentar esta Sesión, de que se desarrolle correctamente en el Orden del Día que tenemos establecido, es uno que se tendrá que definir; pero también es necesario, y eso es lo que le pregunto, que el Presidente de esta Asamblea, en manos del Representante Paoli, exprese si ha solicitado que se salvaguarde la inviolabilidad de este recinto; eso me gustaría que usted respondiera.

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Con mucho gusto.

Mire, por el Presidente de la Mesa Directiva, obviamente como no son hechos propios, no puedo hablar; entiendo yo que el Presidente no solicitó el uso de la fuerza pública. Pero insisto, creo que, traté de ser claro, trataré de volverlo a explicar: al hablar de la inviolabilidad del recinto, nos estamos refiriendo de las puertas del mismo hacia adentro, no de las puertas del mismo hacia afuera. No hay un sólo elemento de la Secretaría de Seguridad Pública en el interior del recinto. Si hubiese un elemento y lo hubiese solicitado el señor Presidente de la Mesa Directiva, entonces sí se estaría violando nuestro reglamento; al no haberlo, no se está violando nuestro reglamento.

Repito -ya le había contestado al Representante Peñaloza- el representante de la Seguridad Pública en el Distrito Federal, no en el Recinto de la Asamblea de Representantes, es el Secretario de Seguridad Pública.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Dígame, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- ¿Me permita el orador una interpelación?

EL C. PRESIDENTE.- Señor Representante, ¿acepta usted una interpelación del Representante Rojas?

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Sí cómo no, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señor Representante Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Están con nosotros en este momento los dirigentes del movimiento, ellos están esperando precisamente la reunión con la Comisión Plural, yo creo que en este momento usted mismo, y se lo preguntaría, si

sería conveniente que ahorita mismo se pudiese pedir el retiro de la policía en tanto se está dialogando con los dirigentes que asumen el compromiso de que no va a haber desórdenes en el exterior de la Asamblea.

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Mire, Representante Rojas, creo que ya lo dijimos, así lo haremos la Comisión Plural; precisamente por eso estamos solicitando que nos pudiéramos reunir la Comisión Plural y platicar con los representantes del sindicato.

Yo le pediría al señor Presidente y a los señores Representantes que se continuara con el desahogo del Orden del Día que se eligiera a la Mesa Directiva, mientras la Comisión Plural puede cumplir su cometido. Yo creo que no tiene objeto seguir con un debate, mientras no estamos reunidos y estemos precisamente trabajando para ello. ¿De acuerdo?

EL C. PRESIDENTE.- Ciudadanos Representantes: Se me ha hecho una pregunta como Presidente de la Mesa Directiva de esta Asamblea en el sentido de si solicité la intervención de la fuerza pública, la información fue solicitada por Representante Morales, informo que esta Asamblea al no tener ningún indicio de violación en el recinto, no ha solicitado la fuerza pública; como información de la Asamblea.

Vamos a proceder primero a desahogar la lista de oradores que están inscritos.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Presidente, quisiera presentar una propuesta.

EL C. PRESIDENTE.- Lo anoto con mucho gusto.

Yo quisiera rogar, antes de pasar a dar curso a la solicitud de oradores, que nos ayudaran los señores Representantes, el grupo plural que va a negociar y los señores invitados a esta Asamblea, y los señores miembros de la prensa, desalojen el acceso para poder continuar con la Sesión. Están bloqueando el acceso para poder hacer uso de la tribuna, y yo les ruego nuevamente, señores Re-

presentantes, que acudan a dialogar a algún otro lugar del recinto para poder continuar con la Sesión.

Señores Representantes: les ruego que dialoguen en otro lugar del recinto para poder continuar con la Sesión, desalojen la parte central de acceso a la tribuna.

Quiero aperebir a los señores Representantes que están bloqueando el acceso a esta tribuna, para invitarlos nuevamente a dialogar en otra parte del recinto y permitirnos el orden necesario para continuar con la Sesión.

En virtud de que ha continuado la posibilidad de tener acceso a esta tribuna...

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MONDRAGON MANZANARES (Desde su curul).- Señor Presidente, solicito a usted que se lea el artículo 37, fracción II, por favor.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda la Secretaría a leer el artículo 37, fracción II, de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia se va a proceder a dar lectura al artículo 37, fracción II.

“Artículo 37, fracción II. Corresponde al Presidente de la Mesa Directiva:... Adoptar las decisiones y medidas que se requieran para la organización del trabajo de las sesiones del Pleno;”

EL C. PRESIDENTE.- Vamos a proceder, ya que hay las condiciones, para desahogar la lista de oradores inscritos para hechos. Está el Representante David Cervantes.

EL C. REPRESENTANTE DAVID CERVANTES PEREDO.- Con su permiso, señor Presidente.

Yo quiero agregar, además de lo que ya se ha planteado aquí por mis compañeros, denunciar que además de la agresión que han sufrido también compañeros Representantes, está el caso también del compañero Francisco Alvarado, que él puede en un momento venir a explicar en esta tribuna lo que sucedió. También el cuerpo de

granaderos a una niña y la niña está aquí afuera y puede pasar en cualquier momento, si no se cree que esto haya ocurrido.

Además de la gravedad que esto tiene, a mí me parece también grave que estemos en este tipo de minucias de interpretación del Reglamento, donde se dice que si están dentro o si están fuera.

El Representante Salvador Muñúzuri acaba de venir a decir, y ahí está la versión estenográfica si se quiere revisar, cuando se le hizo una pregunta, él dijo que la fuerza pública estaba aquí afuera para salvaguardar el recinto y para garantizar que la Sesión se llevara a cabo con todas las garantías.

Si él está aceptando eso, que me parece que es obvio, nadie podemos aquí pecar de ingenuos y decir que están salvaguardando el monte de piedad o están salvaguardando el estacionamiento. Es claro que es un cuerpo de seguridad que está en torno a este recinto legislativo y, como ya se dijo aquí, para llevar a cabo esa acción de la fuerza pública lo debe solicitar el Presidente de la Asamblea, y el Presidente de la Asamblea no lo ha solicitado.

Nos parece que también esto impide que se lleven a cabo las sesiones de la Asamblea de manera pública, que también es algo que dice nuestra Ley Orgánica, en nuestro Reglamento y en el Estatuto.

Por lo tanto, no consideramos que tenga que haber un punto de acuerdo por escrito para que se pueda simplemente cumplir con el Reglamento. La Ley Orgánica de la Asamblea no se puede poner a discusión.

Por lo tanto, solicitamos -parece que ya la Comisión Plural está dialogando con la representación del SUTAUR- algo que habíamos propuesto.

Seguimos insistiendo en que simplemente el Presidente de la Asamblea pueda aplicar lo que dice nuestra Ley Orgánica y el Reglamento, solicitando a la fuerza pública que se retire, en tanto que esta Asamblea no ha solicitado que se salvaguarde la integridad de este recinto.

EL C. PRESIDENTE.- Esta Presidencia aclara que está aplicando a su leal saber y entender la Ley Orgánica de la Asamblea, así como el Reglamen-

to para el Gobierno Interior. Que a su juicio, no hay ningún elemento que violente el orden del recinto. Por tanto, no solicitará nada que esté fuera de su competencia, y la presencia de la fuerza pública en las calles aledañas no es competencia de esta Presidencia sino de las autoridades del Distrito Federal que tienen a su mando la misma.

En el momento en que esta Presidencia autoriza el ingreso de la fuerza pública para garantizar el orden del recinto, esa fuerza pública quedaría al mando de esta Presidencia, tal como señala la Ley: no ha llegado al caso, en el criterio de la Presidencia.

Y por tanto, vamos a continuar el desahogo de los oradores que han solicitado la palabra, antes de cumplir, y estoy siendo flexible, porque el Reglamento establece que primero se debe pasar lista, establecer el Orden del Día y después el Acta, ésta está pendiente, pero ante una situación de inquietud en muchos Representantes, hemos dado la palabra para que se diriman las cuestiones que tienen a bien plantear.

Ha solicitado la palabra el Representante Morales. Adelante.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Gracias, señor Presidente.

Es de considerar que el debate sobre la Ley del Transporte va a generar una polémica que no es para menos, dado la trascendencia de la Ley que tendremos que definir en esta Asamblea.

Y justamente por el marco en el que se ha desarrollado el conflicto del transporte, no solamente el de Ruta-100, pues obviamente iniciamos de manera acalorada.

Cabe la sensatez para que iniciemos este debate, pero justamente no se crearon antes de iniciar esta Sesión, pues por parte de la comisión de enlace para ver el caso de Ruta-100, condiciones que garantizaran, que nos evitáramos esta situación; fue algo que no se pudo prever y lamentablemente estamos ya en esta misma.

Ahora bien, aquí cabe también definir que no podemos sentar un mal precedente en el cual el Secretario de Seguridad Pública, ante diversos

problemas que se traten en esta Asamblea, sea el que determine si se instalan o no cuerpos de seguridad, y no es únicamente por lo que está sucediendo allá afuera.

Obviamente están, y así se ha dicho, salvaguardando la inviolabilidad de este recinto. Eso ya de entrada no es apegado totalmente a nuestro Reglamento y a la Ley Orgánica.

Yo solicitaría, de la manera más atenta, que justamente en cuanto hubiera una definición de la comisión de enlace de esta legislatura con los integrantes de la directiva del SUTAU-100, de inmediato también se procediera a solicitar el retiro de los cuerpos policíacos y que esto lo pudiéramos también ver en el seno de la Comisión o lo pudiera ver la Comisión de Gobierno, porque obviamente si no hubo petición expresa, en otros problemas mayores permanentemente el Secretario de Seguridad, por criterio propio, va a estar acordonando esta zona.

No es posible que se genere así este debate.

Hubo amenazas de los transportistas, concesionarios, microbuseros, de que iban a tomar, iban a venir aquí a la Asamblea de Representantes; y obviamente no podemos nosotros tampoco convalidar ese tipo de declaraciones, pero obviamente hasta el momento ha sido un rumor en el cual se está basando este dispositivo de seguridad. No podemos nosotros actuar bajo esa circunstancia.

Nos opondríamos, como grupo parlamentario del PRD, a que este recinto fuera tomado, ya fuera por el SUTAU, por los microbuseros o por quien fuera, pero permanentemente tenemos mítines a las puertas de este recinto, y por algo incluso de manera socarrona se le haya dado en llamar, desde la Primera Asamblea hasta esta Legislatura, pues que es "La Borracha", permanentemente tenemos mítines y no tiene por qué estarse haciendo uso de la fuerza pública y, sobre todo, ahí sí, violentando el fuero de los legisladores; ha habido agresiones a algunos legisladores por parte de los granaderos, eso no lo podemos permitir; y también algunos ciudadanos que tienen derecho a transitar, tienen derecho a transitar.

Entonces creo que tenemos que tomarlo como un precedente.

LA C. REPRESENTANTE MARIA CRISTINA ALCAYAGA NUÑEZ (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor Representante Morales.

¿Con qué propósito?

LA C. REPRESENTANTE MARIA CRISTINA ALCAYAGA NUÑEZ (Desde su curul).- Para una interpelación.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Claro que sí.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, por favor.

LA C. REPRESENTANTE MARIA CRISTINA ALCAYAGA NUÑEZ (Desde su curul).- Señor Representante: Quisiera saber el número de las personas que usted dice que están afuera o que van a venir aquí a esta Asamblea, el número de manifestantes.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- No nos han pasado el reporte todavía.

LA C. REPRESENTANTE MARIA CRISTINA ALCAYAGA NUÑEZ (Desde su curul).- ¿Está usted seguro que son los grupos que usted dice? ¿No habrá otros grupos que pudieran entrar?

EL C. PRESIDENTE.- Yo le rogaría, Representante Alcayaga, que no hagan diálogo; que formule usted todas sus preguntas y luego se las respondan, pero no estén intercambiando después de una respuesta una nueva pregunta, porque eso es diálogo. Termine de formular sus preguntas y que se las respondan.

LA C. REPRESENTANTE MARIA CRISTINA ALCAYAGA NUÑEZ (Desde su curul).- Quisiera saber el número de los manifestantes, a qué

grupos pertenecen, y si sabe usted, si los tiene plenamente identificados, si no habrá otros grupos que pudieran entrar con esos manifestantes, dentro de la propia manifestación.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Tengo entendido que son aproximadamente 10 mil trabajadores de Ruta-100, y tengo entendido que hay integrantes de organizaciones del Movimiento Urbano Popular, y que estas mismas organizaciones tienen dirigentes, incluso algunos mismos representantes. Y hasta el momento no ha habido ninguna intención, salvo el rumor que le llegó, la información que le llegó al Secretario de Seguridad Pública, David Garay, el que había pretensión de tomar este recinto.

De parte nuestra, dirigentes también de algunas de las organizaciones que están a las afueras de este recinto, habría las garantías para que no ocurriera ningún desmán y mucho menos agresión alguna contra cualquiera de los integrantes de esta Asamblea.

De parte del SUTAU-100, es algo que la comisión de enlace tendrá que definir ahorita mismo.

Si no hay garantías, creo que entonces procede que el Presidente de esta Asamblea, de la Mesa Directiva, sea el que solicite garantías para salvaguardar este recinto.

EL C. REPRESENTANTE SERGIO MARTINEZ CHAVARRIA GALINDO (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué propósito?

EL C. REPRESENTANTE SERGIO MARTINEZ CHAVARRIA GALINDO (Desde su curul).- Para una interpelación.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Sí, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Martínez.

EL C. REPRESENTANTE SERGIO MARTINEZ CHAVARRIA (Desde su curul).- Señor Presidente, quisiera solicitar de la manera más respetuosa, si en base al razonamiento del orador, podría proceder la Secretaría a leer el artículo 21 del Reglamento Interior, para que en base a ese razonamiento, apegado a la más estricta legalidad, el orador responda si procede o no la solicitud que él está haciendo con respecto a por qué no debe de iniciarse esta Sesión y no debe proseguir el Orden del Día de acuerdo a lo establecido. Por favor, señor Presidente.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Señor Presidente, no he solicitado la suspensión de la Sesión.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, Representante.

Mire, la Presidencia tiene a su cargo la interpretación y aplicación de la Ley y el Reglamento. Ha dicho con toda claridad que no procede la solicitud del retiro, hasta donde el criterio de la Presidencia llega. No creo que haya que contestar varias veces el mismo asunto, ni tiene caso que nos enredemos en la lectura de artículos del Reglamento.

Si esta expresión es suficientemente clara, proceda usted a responder la parte que le corresponde, que la Presidencia ha respondido la suya.

En lo personal, ni mi grupo está exigiendo -dado que ya se abrió un canal que nosotros hemos formalizado a través de la Comisión Plural para ver el caso de Ruta-100-, ni hemos solicitado que se suspenda la Sesión ya de manera formal y por escrito.

Hasta el momento estamos argumentando sobre el clima, sobre la situación que se está viviendo en los retenes que están alrededor de esta Asamblea, y que no -en lo personal- estoy planteando que no deben sentar un mal precedente de que al arbitrio del Secretario de Seguridad Pública se haga este tipo de operativos, si no es a solicitud expresa de esta Asamblea, ya sea a través del Presidente de la Mesa Directiva o en su momento la Comisión de Gobierno.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MONDRAGON MANZANAREZ (Desde su

curul).- Señor Presidente, quisiera hacerle una pregunta al orador.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta una interpelación del Representante Mondragón?

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Mondragón.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MONDRAGON MANZANARES (Desde su curul).- Según lo que usted ha expresado, señor Representante, señala usted que son 10 mil del Movimiento Urbano y 10 mil del SUTAU, 20 mil gentes. ¿Considera usted que esto no es complicado y peligroso?

Por eso yo sí quiero expresarle que felicito al Secretario de Seguridad Pública porque sea antigente con estos detalles, y en ningún momento se puede suspender la Sesión.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Yo nunca dije que fueran 10 mil del Movimiento Urbano y 10 mil del SUTAU, usted inventó 10 mil; no sé cuántos sean del Movimiento Urbano.

Por otro lado, cada quien asume su responsabilidad de felicitar actos tan deplorables como el que se está dando alrededor de este recinto.

EL C. REPRESENTANTE HUGO ROBERTO CASTRO ARANDA (Desde su curul).- Señor Presidente para una pregunta al orador.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta?

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Sí acepta, adelante.

EL C. REPRESENTANTE HUGO ROBERTO CASTRO ARANDA (Desde su curul).- Señor Representante: si mal no escuché, dijo usted que varios Representantes habían sido agredidos en los retenes. Con el propósito de que la Secretaría pueda cumplir con su obligación de que, en el caso

de que esto resulte así, se pueda reclamar a quien resulte responsable sobre este hecho, ¿podría usted proporcionarnos los nombres de esos Representantes y yo pudiera pedir a la Presidencia que cumpliera con la tarea de hacer llegar una protesta formal a la dependencia que correspondiera?

Por sus respuestas, muchas gracias.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Es el Representante Francisco Alvarado, estuvo el Representante Pedro Peñaloza y dos asesores de él mismo, y tengo entendido que también estuvo el Representante Jorge González.

EL C. PRESIDENTE.- Yo solicité esta misma información a fin de que si hubiera algún Representante que hubiera tenido algún acto que violentara su fuero constitucional, esta Presidencia tomaría las medidas pertinentes, pero el compañero Peñaloza solamente mencionó al compañero González, que está aquí presente y no ha hecho ninguna otra solicitud.

Si el compañero Alvarado, que ahora está en la lista de oradores, expresara que ha sido violado en alguna forma su fuero constitucional, esta Presidencia tomará las medidas correspondientes.

Proceda a intervenir, de acuerdo con su solicitud, para hechos, el Representante Gonzalo Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA.- Muchas gracias, señor Presidente.

Solamente para señalar lo siguiente: desde luego que, como lo dijo el Representante Morales, ninguno de los integrantes de nuestra fracción solicitó la suspensión de la Sesión, solamente estábamos haciendo un llamado reiterado para que la inviolabilidad del recinto fuese garantizada; para que se precisara si había habido solicitud, por parte de la Presidencia de la Asamblea, para la presencia de la fuerza pública; o para que si alguno de los integrantes de este Cuerpo Colegiado hubiera solicitado la presencia de la fuerza pública, quedara perfectamente claro.

Según lo que dijo el Representante Muñúzuri, ninguno de los integrantes de esta Asamblea soli-

citó el uso de la fuerza pública. Esa fue una decisión muy particular, como lo dejó claro el Representante Mondragón, del Secretario de Seguridad Pública.

Pero más allá de eso, el hecho debe dejar una enseñanza para nosotros, para todas las fracciones, de que en lugar de plantear salidas de fuerza se abran los canales de diálogo, como aquí se abrieron, para permitir el desarrollo de la Asamblea, y que dieron como resultado que ya se vaya a retirar la fuerza pública y que en lo sucesivo tengamos como norma de comportamiento que no vamos a poder trabajar bajo la presión de la policía, pero tampoco vamos a poder trabajar bajo la presión de los grupos organizados que traten de impedir el desarrollo de nuestras tareas.

En ese sentido, felicitamos a la Comisión que ha llegado al acuerdo con los integrantes de la movilización aquí afuera, para que se pueda desarrollar, sin la presencia de la policía y sin presiones ilegítimas, el trabajo legislativo de esta Asamblea.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Rojas.

En virtud de la información que se no está dando, quisiera preguntar a los señores Representantes que han solicitado la palabra, si declinan o continúan en el uso de la palabra.

Están el Representante Francisco Alvarado, el Representante Germán Aguilar, el Representante Pedro Peñalosa -que no lo veo ya en el Recinto, la Representante Tayde González y el Representante Salvador Muñúzuri.

Representante Alvarado, ¿declina?

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO ALVARADO MIGUEL (Desde su curul).- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Aguilar, ¿declina?

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA (Desde su curul).- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- El Representante Peñalosa no está.

La Representante Tayde González declina.

Tiene la palabra el Representante Salvador Muñúzuri.

EL C. REPRESENTANTE SALVADOR MUÑUZURI HERNANDEZ.- Gracias, señor Presidente.

Nada más con el objeto de informar a este Pleno que hemos entablado diálogo con los dirigentes del Sindicato y nos han informado que ellos se comprometen a otorgar a esta Asamblea todas las garantías de que no habrá uso de violencia ni pretenderá suspender esta Sesión en su trabajo legislativo.

Por otra parte, informar también que la Comisión Plural, a través del de la voz, se comunicó con la Secretaría de Seguridad Pública y solicitamos el retiro de la fuerza pública que se encuentra en el exterior del recinto, y esta petición fue accedida por el Secretario de Seguridad Pública.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Muñúzuri.

Proceda la Secretaría a dar cuenta a la Asamblea del Acta de la Sesión anterior.

EL C. SECRETARIO.- Señor Presidente, esta Secretaría le informa que habiéndose repartido el Acta de la Sesión anterior a los Coordinadores de los Grupos Parlamentarios, en los términos del artículo 30 del Reglamento para el Gobierno Interior, se solicita su autorización para preguntar a la Asamblea si es de aprobarse.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda, señor Secretario.

EL C. SECRETARIO.- Está a consideración el Acta. No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta a la Asamblea si es de aprobarse.

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

Aprobada el Acta, señor Presidente.

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA POR LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, PRIMERA LEGISLATURA, EL DÍA CATORCE DE NOVIEMBRE DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO, CORRESPONDIENTE AL PRIMER PERIODO ORDINARIO DE SESIONES DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO.

PRESIDENCIA DEL C. REPRESENTANTE FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO.

En la Ciudad de México, a las doce horas con cinco minutos del día catorce de noviembre de mil novecientos noventa y cinco, la Presidencia declara abierta la Sesión una vez que la Secretaría manifiesta una asistencia de cincuenta y cuatro ciudadanos Representantes.

Se da lectura al Orden del Día y habiéndose repartido el Acta de la Sesión anterior a los Coordinadores de los Grupos Parlamentarios en los términos del artículo 30 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, se aprueba.

Se procede al desahogo del Orden del Día.

La presidencia informa que el primer punto del Orden del Día es el relativo a la discusión y, en su caso, aprobación del dictamen de las Comisiones Unidas de Administración y Procuración de Justicia y de Hacienda, con proyecto de Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal.

En virtud de que dicho dictamen ha sido distribuido a todos los integrantes de este Cuerpo Colegiado, en los términos del artículo 42 del Reglamento para el Gobierno Interior, se le dispensa su lectura y se pone a discusión de inmediato.

Para fundamentar el dictamen, hace uso de la palabra por las Comisiones, el Representante Víctor Orduña Muñoz.

Para fijar su posición en torno a este mismo dictamen, hacen uso de la tribuna los Representantes Germán Aguilar Olvera, del Partido del Trabajo, y Gonzalo Rojas Arreola, del Partido de la Revolución Democrática.

Enseguida, se somete a votación nominal en lo

general el dictamen y los artículos no reservados en lo particular, aprobándose el mismo por 59 votos. A continuación, se procede a la discusión de los artículos que fueron reservados en lo particular y que son los siguientes: 1o, 3o, 4o, 7o 9o, 11, 12, 17, 18, 34, 71, 83 y 87, así como una adición del Sexto Transitorio.

Agotada la discusión en lo particular de los artículos reservados, se someten a votación la propuestas de modificación presentadas, aprobándose únicamente por el pleno las que corresponden a los artículos 5o, 11, 83 y Sexto Transitorio, desechándose por el Pleno las que fueron presentadas para modificar los demás artículos reservados.

Con las modificaciones aprobadas, se somete a votación en lo particular los artículos reservados, obteniéndose cincuenta y cuatro votos a favor y una abstención.

Aprobado el dictamen de Ley del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en lo general y en lo particular, pasa al Ejecutivo para sus efectos constitucionales.

El siguiente punto del Orden del Día es la discusión y, en su caso, aprobación del punto de acuerdo de la Comisión de Protección Civil sobre la propuesta relativa a la actividad sísmica recientemente registrada en el territorio nacional.

En virtud de que el mismo ha sido repartido a los integrantes de esta Asamblea en los términos del Reglamento, se dispensa su lectura y se somete a discusión de inmediato. Sin que motive debate, se aprueba el punto de acuerdo y se resuelve hacerlo del conocimiento de las autoridades correspondientes para su debido cumplimiento.

A continuación, para formular comentarios en relación con los comicios celebrados el pasado día doce de noviembre para la integración de Consejos de Ciudadanos en el Distrito Federal, hace uso de la palabra el Representante Gonzalo Altamirano Dimas del Partido Acción Nacional.

Para este mismo asunto, también hacen uso de la palabra los siguientes Representantes; Arturo Sáenz Ferral, del Partido Verde Ecologista de México; Francisco González Gómez, del Partido del Trabajo; Iván García Solís, del Partido de la Revolución

Democrática y Paloma Villaseñor Vargas, del Partido Revolucionario Institucional.

Para alusiones personales, hacen uso de la palabra los Representantes Altamirano Dimas y Francisco González Gómez quien responde a interpelaciones de los Representantes Marta de la Lama y Cuauhtémoc Gutiérrez.

También para alusiones personales, utiliza la tribuna el Representante Iván García Solís así como el Representante Sáenz Ferral y la Representante Paloma Villaseñor Vargas.

PRESIDENCIA DEL C. REPRESENTANTE RICARDO BUEYES OLIVA

Los Representantes Francisco José Paoli Bolio, Estrella Vázquez Osorno y Pedro José Peñaloza formulan interpelaciones a la Representante Paloma Villaseñor Vargas, quien les da su respuesta. Igualmente el Representante Gonzalo Rojas le formula una interpelación a la Representante Villaseñor.

Para alusiones personales, nuevamente hace uso de la tribuna el Representante Iván García Solís y también para alusiones personales el Representante Rojas Arreola. Para responder a alusiones de partido hace uso de la palabra la Representante Dolores Padierna Luna, así como también, para alusiones de partido, la Representante Cristina Alcayaga Núñez.

Para alusiones personales, el Representante Paoli Bolio quien responde a interpelaciones de los Representantes Rafael Luviano y Javier Garduño Pérez.

Para hechos, hace uso de la palabra el Representante Leopoldo Ensástiga quien responde a preguntas del Representante Arturo Contreras Cuevas.

Para alusiones de partido, hace uso de la palabra el Representante Everardo Gámiz Fernández; y para alusiones personales, los Representantes Ensástiga y Padierna Luna.

Para hechos, nuevamente el Representante Pedro José Peñaloza así como el Representante Salvador Muñúzuri Hernández quien responde a preguntas de los Representantes Estrella Vázquez, Iván García Solís y Jorge Emilio González Martínez.

Para alusiones personales, hace uso de la palabra el Representante Peñaloza una vez más quien responde a preguntas del Representante Muñúzuri.

Para hechos, también hacen uso de la palabra los Representantes Víctor Orduña Muñoz, Hugo Castro Aranda y Eduardo Morales Domínguez quien presenta un punto de acuerdo proponiendo que se cite al Jefe del Departamento del Distrito Federal para que informe a esta Asamblea en relación a los resultados de la elección de consejeros ciudadanos.

En virtud de que dicha propuesta no se considera ni de urgente ni de obvia resolución, se acuerda turnarla a la Comisión de Gobierno para su análisis.

Para continuar con los oradores para hechos, hace uso de la palabra el Representante Jorge Emilio González Martínez quien responde a preguntas de los Representantes Miguel Ángel Alanís Tapia y Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre.

También para hechos, hace uso de la tribuna la Representante Pilar Pardo Celorio quien responde a pregunta del Representante Salvador Abascal Carranza.

Para hechos, asimismo hace uso de la palabra el Representante Abascal Carranza quien responde a preguntas de la Representante Pardo Celorio. Para alusiones personales, el Representante David Jiménez González y, una vez más para hechos, el Representante Ensástiga Santiago. Igualmente para hechos, el Representante José Luis Luege Tamargo y, para responder a alusiones personales el Representante Jiménez González.

También para alusiones personales, nuevamente hace uso de la palabra el Representante Salvador Abascal Carranza quien responde a preguntas de los Representantes Martha Guerra Sánchez, Esther Kolteniuk de Césarman y Héctor Astudillo Bello.

Para hechos, de nueva cuenta hace uso de la tribuna el Representante Gonzalo Rojas Arreola, y para el mismo efecto, el Representante García Solís. También para hechos, nuevamente los Representantes Altamirano Dimas y Pedro Peñaloza así como el Representante Alberto Nava Salgado.

Para alusiones personales, nuevamente el Representante Iván García Solís y, para hechos, por

enésima ocasión el Representante Rojas Arreola quien responde a preguntas del Representante Arturo Contreras.

Finalmente, la Representante Gabriela Gutiérrez Arce, del Partido Acción Nacional, formula una propuesta para que el gobierno del Distrito Federal informe a esta Asamblea de qué partida del Presupuesto de Egresos se tomó la diferencia de 65 millones de nuevos pesos para el proceso de los consejeros ciudadanos. Se turna esta propuesta para su análisis, a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.

El Representante Peñaloza formula una moción de orden sobre el quórum de la Asamblea y la Presidencia le informa que sí se tiene el quórum reglamentario.

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

A las veintidós horas con cinco minutos, se levanta la Sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día dieciséis de los corrientes a las once horas.

EL C. PRESIDENTE.- En los términos del artículo 34 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, se va a proceder a elegir la Mesa Directiva que coordinará los trabajos de este Cuerpo Colegiado durante el tercer mes de su Primer Periodo de Sesiones Ordinarias, del Segundo Año de Ejercicio.

Proceda la Oficialía Mayor a repartir las cédulas de votación.

Se solicita a la Secretaría pasar lista de asistencia nuevamente, a fin de que los ciudadanos Representantes depositen su voto en la urna que para el efecto se encuentra en esta tribuna.

EL C. SECRETARIO.- Se va a proceder a pasar lista para que los señores Representantes emitan su cédula para la elección de la Mesa Directiva.

(Se procedió a pasar lista y se contabilizaron las cédulas).

Señor Presidente, el resultado de la votación es el siguiente:

3 cédulas en blanco.

Un voto para la siguiente cédula: Presidente: Silvia Pinal, Vicepresidente: Julio Alemán, Vicepresidente: Ernesto Canto, Vicepresidente: Mónica Torres, Vicepresidente: Fauzi Hamdan, Secretario: Pedro Peñaloza, Secretario: Gonzalo Rojas, Prosecretario: David Jiménez, Prosecretario: Salvador Muñúzuri.

Un voto para la siguiente cédula: Presidente: Francisco González, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: José Espina, Vicepresidente: Arturo Sáenz, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secretario: Javier Salido, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

Un voto para la siguiente cédula: Presidente: Margarito Hernández, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: Jorge Emilio González, Vicepresidente: Germán Aguilar Olvera, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secretario: Javier Salido, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

Un voto para la siguiente cédula: Presidente: Dolores Padierna, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: José Espina, Vicepresidente: Francisco González, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secretario: Javier Salid, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

Un voto para la siguiente cédula: Presidente: Estrella Vázquez, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: Fauzi Hamdan, Vicepresidente: Francisco González, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secretario: Javier Salido, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

20 votos para la siguiente planilla: Presidente: Estrella Vázquez, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: José Espina, Vicepresidente: Francisco González, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secretario: Javier Salido, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

30 votos para la siguiente planilla: Presidente: Gonzalo Rojas, Vicepresidente: Salvador Muñúzuri, Vicepresidente: José Espina, Vicepresidente: Francisco González, Vicepresidente: Fernando Castro, Secretario: Pilar Pardo, Secre-

tario: Javier Salido, Prosecretario: Gloria Carrillo, Prosecretario: Julio Méndez.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Tomando en consideración el resultado de la votación emitida por las ciudadanas y ciudadanos Representantes, esta Presidencia declara que la Mesa Directiva que coordinará los trabajos de este Cuerpo Colegiado durante el tercer mes del Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio, en virtud de que hay más de la mitad de los Representantes presentes a favor de ella, es la siguiente:

Presidente: Gonzalo Rojas Arreola.
 Vicepresidente: Salvador Muñúzuri Hernández.
 Vicepresidente: José Espina Von Roehrich.
 Vicepresidente: Francisco González Gómez.
 Vicepresidente: Fernando Castro Ramírez.
 Secretaria: Pilar Pardo Celorio.
 Secretario: Javier Salido Torres.
 Prosecretario: Gloria Carrillo Salinas.
 Prosecretario: Julio Méndez Alemán.

En los términos del artículo 37, fracción XIV, de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, comuníquese la elección de la Mesa Directiva al Jefe del Departamento del Distrito Federal, al Presidente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, así como a las Cámaras de Diputados y de Senadores del Congreso de la Unión.

El siguiente punto del Orden del Día es el relativo a la discusión y, en su caso, aprobación del dictamen de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, con proyecto de Ley de Transporte para el Distrito Federal.

En virtud de que dicho dictamen ha sido distribuido a todos los integrantes de este Cuerpo Colegiado en los términos del artículo 42 del Reglamento para el Gobierno Interior, consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea, si se dispensa su lectura y se pone a discusión de inmediato.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se consulta a la Asamblea si se dispensa la lectura del dictamen. Los que estén por que se dispense, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén

por la negativa, favor de ponerse de pie.

Dispensada su lectura, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

En los términos del artículo 44 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, está a discusión el dictamen.

Para fundamentar el mismo, se concede la palabra, por la Comisión, al Representante Mario Valentín Pérez Ponce.

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.- Con su permiso, señor Presidente.

Honorable Asamblea.

Respetables compañeras y distinguidos compañeros Representantes.

Compañero diputado Leopoldo Becerril, Presidente de la Comisión de Asuntos Metropolitanos del Congreso del Estado de México.

Señoras y señores.

Con fundamento en lo establecido por el artículo 44, fracción I, del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Primera Legislatura, a nombre de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, vengo a fundamentar el dictamen en el que se contiene el proyecto de Ley de Transporte del Distrito Federal.

El día 6 de este mes, le fue turnada para su análisis y dictamen a la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, la iniciativa de Ley de Transporte del Distrito Federal, presentada por un grupo de Representantes de este Cuerpo Colegiado.

Para la formulación tanto de la iniciativa como del dictamen, esta Comisión llevó a cabo múltiples reuniones con funcionarios del Departamento del Distrito Federal relacionados con el transporte, y recibió opiniones de innumerables profesionistas, académicos, concesionarios, líderes transportistas, entre otros, quienes aportaron sus ideas y sus importantes comentarios, mismos

que fueron tomados en consideración por la Comisión cuando así fue posible y aprobado por consenso. Cabe destacar que tuvimos la fortuna de contar con la participación ética y profesional de compañeras y compañeros representantes de diferentes fracciones parlamentarias de otras Comisiones de esta Asamblea Legislativa.

La iniciativa en cuestión establece bases sólidas para la reestructuración, regulación y ordenamiento del transporte y la vialidad en la Ciudad de México, dentro de un marco legal que dé certeza y seguridad jurídicas tanto a las autoridades encargadas de su aplicación, a las personas físicas o morales dedicadas a la actividad del transporte, como a los usuarios y ciudadanos en general.

El proyecto de Ley contempla quince capítulos con 90 artículos y nueve transitorios, mismos que a continuación me permitiré señalar:

- I. De las disposiciones.
 - II. De las atribuciones.
 - III. De los peatones.
 - IV. De los usuarios.
 - V. De la educación vial.
 - VI. Del servicio de transporte.
 - VII. De las modalidades de la prestación del servicio de transporte.
 - VIII. De las concesiones.
 - IX. De los permisos.
 - X. De las licencias de conducir.
 - XI. De las vialidades y el tránsito.
 - XII. De los estacionamientos.
 - XIII. De las tarifas.
 - XIV. De la inspección y vigilancia, y
 - XV. De las infracciones y sanciones.
- Uno de los objetivos fundamentales que desca-

mos lograr con la aprobación de esta Ley es, sin lugar a dudas, contar con un transporte más eficiente, seguro, moderno y de calidad, porque así lo exige y demanda la ciudadanía, a quien en último caso se debe el transporte.

Asimismo, esta nueva Ley favorece la preservación del medio ambiente, promueve e impulsa el desarrollo de nuevas formas de organización de transportistas, para que se garantice, primeramente, el interés público por la excelencia del servicio y en segundo lugar, la rentabilidad del mismo, logrando con todo ello el equilibrio en el transporte.

De igual manera, se busca dar nuevos enfoques para el desarrollo del transporte de carga y de pasajeros, concibiendo este como un sistema metropolitano de transporte, mediante una mayor concertación entre los gobiernos de la capital de la República y los estados circunvecinos.

Por otra parte, la iniciativa de Ley contempla, entre otras importantes cosas:

Que el gobierno del Distrito Federal prestará el servicio público de transporte por sí o a través de organismos públicos o empresas de participación estatal o concesionadas.

Promoverá los sistemas de transporte masivo eléctricos.

Impulsará acciones por el apoyo en vialidades y transportes para personas con discapacidad.

Se llevará a cabo un registro público de transporte, para evitar con ello la duplicidad en el otorgamiento de las concesiones y permisos, abatiendo la discrecionalidad por parte de la autoridad.

Otorga el derecho de preferencia al peatón y obliga a las autoridades a generar la infraestructura y el señalamiento vial, para dar seguridad al peatón y a las personas de la tercera edad.

Contempla la forma de contar con un transporte público de pasajeros regular, continuo, permanente, seguro, cómodo, higiénico y eficaz en favor del usuario; además de que el concesionario deberá responder, mediante póliza de seguro, por los daños que ocasionare a dicho usuario por la prestación del mismo.

Ante el incremento de accidentes por la falta de una cultura vial, obliga al gobierno del Distrito Federal en coordinación con las autoridades federales, a promover programas de capacitación permanentes para peatones, conductores, pasajeros y población en general.

Llevará a cabo un programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal y confirma que el sistema de transporte colectivo metropolitano no será sujeto de privatización, y tanto este servicio como el sistema de transportes eléctricos, se regirán de acuerdo al decreto y ley de su creación.

En cuanto a las concesiones, regula la forma de otorgarlas y obliga a los transportistas a cumplir satisfactoriamente el compromiso adquirido y además establece que, al incumplimiento del servicio, serán objeto de revocación dichas concesiones; asimismo, le da seguridad en el trabajo a los empleados que sirven en la empresa, ya que como requisito para obtener la concesión, es necesario presentar el contrato colectivo de trabajo, entre otros requisitos.

Establece un capítulo sobre estacionamientos y la necesidad de construir éstos en áreas periféricas de la ciudad, cercanas a terminales o sitios de transferencia, con el objeto de incentivar el uso del transporte colectivo.

La Ley otorga la facultad al Jefe del Distrito Federal para establecer tarifas especiales en el caso de jubilados, personas con discapacidad y de la tercera edad; asimismo, el Ejecutivo puede proponer subsidios a la tarifa de determinados servicios de transporte.

Es recomendable comentar que para su aplicación, esta Ley deberá apoyarse en reglamentos claros, objetivos y precisos que habrán de derivarse de la misma, tales como:

El Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal.

El Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

El Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Carga en el Distrito Federal, y

El Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros Particular y Especializado en el Distrito Federal.

Por otra parte, no omitimos informar a ustedes, respetuosamente, que en la actualidad el transporte en general para la Ciudad de México, se rige por la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal, así como el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, que datan del año de 1942. Esta ley se conformaba de 13 artículos y únicamente hacía énfasis en el servicio de transporte público en la Ciudad de México por medio de tranvías.

En esa época, la circulación de automóviles particulares y el servicio público de transporte, no significaba el agudo problema de contaminación ambiental que ahora padecemos, pero además al aplicar esta ley y reglamento en estos tiempos, se han vuelto obsoletos e inoperantes, ya que el transporte en general ha aumentado de manera alarmante, y por si fuera poco, el otorgamiento discrecional de permisos y concesiones originó corrupción. No contempla al usuario y sus derechos, ni a los peatones, personas con discapacidad, jubilados o ciudadanos de la tercera edad, estacionamientos, educación vial; tampoco hace alusión a un órgano colegiado, ni contempla aspectos tecnológicos tanto por la preservación del medio ambiente como para el desarrollo del transporte, mucho menos fomenta la creación de un organismo que desempeñe las tareas de investigación, capacitación y consolidación del transporte.

Por todo ello, esta Comisión se dio a la tarea de realizar reuniones y recorridos de trabajo con las diferentes autoridades que tienen bajo su responsabilidad el servicio de transporte.

Asimismo, se llevó a cabo un importante seminario durante el mes de mayo del año en curso, titulado "Hacia un plan rector del transporte para la zona metropolitana de la Ciudad de México", en donde se contó con la participación elocuente y propositiva de brillantes expositores como académicos, transportistas, asociaciones, personal técnico, Representantes de la Asamblea y expertos en la materia. De este seminario, se llegó a la conclusión de la urgente necesidad de tener un

marco jurídico, consistente en la elaboración de una nueva Ley de Transporte que a su vez concluya con reglamentos claros y transparentes, además de contar con un programa integral de transporte y vialidad con visión metropolitana.

La Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos continuó las tareas que por ley tiene encomendadas y fue así como recibió dos anteproyectos de iniciativa de ley; uno que presentaba el gobierno del Distrito Federal y el otro presentado por la propia Comisión. Luego entonces, se conformó una comisión plural integrada por compañeras y compañeros Representantes de las fracciones parlamentarias del Partido del Trabajo, Partido de la Revolución Democrática, Partido Acción Nación y Partido Revolucionario Institucional de esta Asamblea de Representantes del Distrito Federal; además, contamos con la decidida participación de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, de la Secretaría de Transporte y Vialidad, la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, el Sistema de Transporte Colectivo Metropolitano y el organismo Servicio de Transportes Eléctricos.

Después de varias reuniones de análisis de los documentos anteriormente citados y otros planteamientos que fueron enviados por organizaciones de transportistas, partidos políticos y de la ciudadanía en su conjunto, se llegó a un documento final que fue presentado en un foro público el 31 de octubre de 1995, durante el cual participaron los diversos sectores de la población.

Finalmente, se obtuvo la "Iniciativa de Ley de Transporte" que todos ustedes tienen en sus manos, así como el dictamen correspondiente, con las modificaciones que se le han hecho en el seno de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, con el propósito de que el día de hoy se analicen, se discutan y se apruebe, en su caso, por esta Honorable Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Primera Legislatura.

Compañeras y compañeros Representantes:

Nos encontramos en un momento histórico al que debemos asistir como legisladores en la vida política de la capital de la República y, ante sus respetables habitantes, debemos asumir con lealtad y ética profesional nuestra responsabilidad para contri-

buir a la solución de los grandes problemas que les aquejan; es por ello, que como decían los grandes maestros de la Escuela Nacional de Jurisprudencia: "Las leyes se hacen para el pueblo y deben, por lo mismo, estar redactadas en lenguaje sencillo, llano y claro para que las puedan cumplir sin error y sin asistencia alguna. Hacen las leyes -repetían- para dar certeza y seguridad a las personas en su vida individual como social, luego el legislador debe ser previsor, adelantarse al tiempo para que, sus fórmulas normativas logren esos valores supremos."

Porque queremos dejar claro, compañeros y compañeras legisladores, que por encima de los intereses individuales o de grupo o inclusive de partidos políticos, está el interés que nos mueve y anima, de servir con lealtad a nuestros representados.

No podría abandonar esta tan importante tribuna, sin antes hacer un reconocimiento público a todos aquellos que intervinieron directa e indirectamente, aportando lo mejor de sí para fortalecer esta tan importante iniciativa, y de manera muy especial, reconozco en mis compañeras y compañeros Representantes que conforman esta Comisión, el trabajo fecundo y creador.

Representante Mario Valentín Pérez Ponce.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Representante.

Para fijar posiciones en torno de este dictamen, tiene la palabra el Representante Arturo Sáenz Ferral, del Partido Verde Ecologista de México.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- Con su permiso señor Presidente. Compañeros, compañeras Representantes; señoras y señores:

La aprobación de la iniciativa de Ley de Transporte para el Distrito Federal es casi un hecho. Sin embargo, y ante lo inminente de la aprobación, en nombre de la Fracción del Partido Verde Ecologista de México, no quisiera dejar pasar la ocasión para reflexionar nuestra posición en torno del mencionado ordenamiento.

Nadie pone en duda que la Ciudad de México requiere un sistema de transporte y vialidad acorde con las características de una ciudad que ha

crecido de manera veloz y desordenada y que se ha prolongado hasta suburbios que no corresponden en estricto sentido al Distrito Federal.

Tampoco nadie debería cuestionar el hecho de que la ciudadanía demande al gobierno un servicio de transporte adecuado, seguro, de calidad, eficiente, pero sobre todo económico.

En los últimos años, ante la oferta deficiente proporcionada por los concesionarios privados, vía las llamadas combis y microbuses, frente al gradual retiro del gobierno en ese campo, ante la cada vez creciente automovilización de la ciudad, está más que comprobada la extrema necesidad de que opere pronto un sistema de transporte, como ya mencionaba, seguro, eficaz, eficiente, de calidad y económico. Sólo que para tener y para atender esa necesidad, nos encontramos ante dos maneras de concebir el problema; o dos enfoques que, pudiendo ser complementarios, se han tornado antagónicos.

Por una parte, se encuentran quienes en lugar de tomar en cuenta la experiencia, han terminado por imponer los dogmas.

Cuando se demanda el traslado del transporte a la gestión privada, sobre la base de suponer que la administración pública es por definición menos eficiente que la de los particulares, se incurre en amnesia y miopía.

Transporte privado ya lo tuvimos, y durante una época muy larga; transporte privado no significa -como lo demuestra la historia desde los años cuarenta- calidad ni eficiencia.

Las líneas de autobuses en manos privadas no lograron satisfacer las exigencias de los usuarios, afectaron la circulación y mantuvieron bajo condiciones inhumanas a los trabajadores del volante.

Los trabajadores observaban deplorables condiciones laborales, situación que condujo a frecuentes huelgas en ese ramo, auspiciadas incluso por el sindicalismo corporativo. En tanto los permisionarios que se dedicaron a amasar crecientes fortunas y adherirse al poder político para actuar como gobernadores, senadores y diputados, ineficiencia del servicio, lentitud y suciedad

caracterizaron en suma, el servicio de transporte controlado por los particulares.

La operación del transporte con las características enunciadas fue tan caótico que, como bien dijo Miguel Angel Granados Chapa, un hombre dotado de sólida fe, en la iniciativa privada, como el profesor Carlos Hank González, se vio forzado a municipalizar dicho servicio.

Si lo anterior no es suficiente para refrescar la memoria respecto de la ineficiencia de la gestión privada, echemos un rápido vistazo alrededor de lo que ha ocurrido desde cuando los microbuses y las combis adquirieron mayor fuerza y ampliaron rutas y ramales por prácticamente toda la ciudad.

Hay un número excesivo de unidades que circulan como les place, son incluso fuente principal de los desórdenes en la vialidad por hacer paradas en cualquier lugar, por invadir carriles teóricamente destinados para la alta velocidad, por los denominados encerrones, por las carreras, y fuente directa de contaminación; sus tarifas en términos generales son altas, provocan accidentes y una diversidad de percances.

Los intentos por someterlos a disciplinas sociales mínimas se han visto frustrados; impera la ausencia de una unidad empresarial que asegure la racionalidad y eficiencia de la operación; la falta de calificación y de conocimientos de las reglas legales y sociales de prestación del servicio; de eficiente mantenimiento de las unidades y su obsolescencia notoria, y respeto a la legislación laboral y de los derechos de los choferes por parte de los propietarios y el irracional sistema de salario por pasajero.

Por otro lado, se encuentra la visión de quienes por largos años orientaron sus esfuerzos para solucionar, al menos en parte importante, el problema del transporte capitalino, sobre la base de concebir el transporte como un servicio público con criterios sociales: bajas tarifas, que en estricto sentido debe ser apoyado por el Estado; es decir, para quienes la finalidad del transporte no era obtener ganancias sino precisamente favorecer el traslado de las personas, fundamentalmente de aquellas de escasos recursos de la ciudad y de las zonas conurbadas.

Sólo que un buen día, las autoridades descubrieron que una de las empresas de transporte público, la extinta Ruta-100 era insolvente y decidió declararle en quiebra; una quiebra por cierto muy cuestionada por los criterios jurídicos que la sustentaron, aunque más acorde con las políticas que desde la administración del expresidente Miguel de la Madrid se han impulsado en términos de promover la rentabilización de los servicios públicos y que se tradujeron en tendencias privatizadoras durante la administración anterior.

Es decir, la desincorporación del sector estatal de la extinta empresa Ruta-100, además de que era a todas luces previsible, se inició desde 1988 cuando el número de pasajeros que se transportan en las unidades de la mencionada empresa, empieza a disminuir y la masa de viajes-persona, perdidos paulatinamente por ésta, es recogida por el transporte concesionado de ruta fija, combis y microbuses, con lo cual se conforma un nuevo pulpo, pero ahora microbusero.

Por aquellos años se muestran la despreocupación de las autoridades, disminuyen también las distancias recorridas por esta opción.

Hacia el final de la administración de Carlos Salinas, el número de rutas que cubría Ruta-100 era inferior a las recorridas al inicio de la operación del organismo y mucho menor a las 262 que existieron en 1991, 216 en 1983 contra 212 en 1993.

El programa de compactación de módulos se redujo de 39 que había en 87, a 27 en 1994.

En materia del parque vehicular, de 7 mil 731 unidades que había en 1988, se redujo a 3 mil 860 en 1993; el personal se redujo en aproximadamente un 40%.

Es verdad, por otra parte, que al interior de la empresa ocurrieron numerosos actos de corrupción, desviación de recursos, que hubo ineficiencia. Pero aquí lo que nos interesa destacar es que desde 1988 las autoridades no mostraron interés real por impulsar el desarrollo de esta empresa; tampoco interés y baja voluntad existió en términos de sostener esa opción de transporte, que todavía el Departamento del Distrito Federal tiene una promesa no cumplida desde 1989: esta-

blecer un régimen de cooperativas con la participación de sus trabajadores.

El compromiso, por cierto hoy negado por las autoridades, era crear de inmediato 3 hasta llegar a 29, en un plazo de 6 meses; un 75% serían recursos aportados por los trabajadores y el resto lo aportaría el Departamento del Distrito Federal. Incluso se señaló que al término de la administración, en 1994, se crearía un organismo descentralizado denominado Transportes Metropolitanos de Pasajeros.

La idea entonces era eliminar burocratismos y corrupción, buscando mayor eficiencia en el servicio y de paso coordinarse con otros modos de transporte. Sin embargo, las ideas de las autoridades, tal y como lo anunció el Regente Oscar Espinosa Villarreal al inicio de su gestión, siempre ha sido otra: privatizar el transporte, disfrutando la privatización bajo el eufemismo de reestructuración del transporte.

Y bueno, es comprensible que esa idea se traslade hoy a la práctica, especialmente cuando, nos remitimos a la época del salinato cuando, con el pretexto de la lucha contra la contaminación, se obligó a los microbuseros a adquirir vehículos con dispositivos reductores de la toxicidad, lo que no impidió que los flotilleros vieran crecer su patrimonio.

A costa de los usuarios se hicieron negocios como los del Grupo Havre, que daba crédito para adquirir microbuses con el auspicio de Nacional Financiera, institución curiosamente dirigida por el hoy Regente.

A mediados de 1987 se inició la sustitución de combis por microbuses. La medida hubiera resultado positiva si efectivamente se hubiera mejorado el servicio, por ejemplo, brindando mayor comodidad y seguridad al usuario y con tarifas no excesivas. Desde luego que ni lo uno ni lo otro se cumplieron. La sustitución respondió básicamente al afán de incrementar la rentabilidad y mantener las ganancias de los particulares.

Hoy me temo que pueda suceder lo de 1987, se empiezan a sustituir los microbuses por unidades de mayor capacidad. Hasta el momento no existe la seguridad de que esas unidades proporcionen mayor comodidad y seguridad al usuario, como

tampoco creemos que vayan a operar con tarifas moderadas.

Otra cuestión que nos preocupa es el poder que pueden alcanzar los dirigentes de las agrupaciones y rutas, mismo que se ha ejercido, en el caso de los microbuseros, mediante el reparto de permisos, concesiones y amparos a sus agremiados, constituyendo todo ello una fuente de millonarias ganancias.

La intermediación que han venido jugando los dirigentes ha creado un marco de corrupción con esferas gubernamentales que será necesario erradicar.

Otra cuestión que también nos preocupa tiene que ver con el alto grado de autonomía económica, organizativa y política que ya han alcanzado las agrupaciones gremiales de colectivos, todavía sin un estricto control por parte de las dependencias gubernamentales.

Desde luego que el haber permitido y fomentado la privatización del transporte mas el que se continuara promoviendo, puede tener un alto costo social y político: el surgimiento de agrupaciones con tal fuerza -como alguna vez la tuvo el famoso pulpo camionero- que pudieran constituirse en grupos de presión interesados en intervenir directamente en las funciones planificadoras del Estado y alterando importantes vías de comunicación cuando perciban que son afectados sus intereses; por ejemplo, en otorgamiento de incremento a las tarifas. No deja por ello de ser un error el continuar amparando y financiando su crecimiento sin la participación del gobierno en la operación directa del servicio, pero sobre todo sin la injerencia de la sociedad.

Compañeras y compañeros: Es verdad que se han realizado importantes esfuerzos en la línea de actualizar el marco normativo para el transporte y la vialidad de la Ciudad de México. Nos preocupa, sin embargo, que en tan importante ordenamiento jurídico no se incluya, por ejemplo, la creación de empresas sociales o bien cooperativas conforme al compromiso que las autoridades realizaron en 1989.

Llama particularmente nuestra atención que en el mencionado ordenamiento se otorguen am-

plias garantías para facilitar la participación de inversionistas privados, en tanto que la participación gubernamental queda prácticamente limitada a la prestación de transporte en las modalidades queda ya conocemos, desligándose de su intervención en la operación del transporte público terrestre de mayor capacidad.

No deja de alarmarnos que, mediante el ordenamiento jurídico, se autorice prácticamente a los permisionarios para que proporcionen un servicio de transporte alejado de criterios sociales y en función de bajas tarifas.

Nos preocupa que el aumento de las tarifas significa un duro golpe para la economía de los usuarios al tener que pagar más por el transporte, especialmente si consideramos que la economía de la población de escasos recursos se mide en centavos y las alzas -con todo y lo justificado que se quiera- resultan desproporcionadas a los exigüos ingresos de los pasajeros de autobuses urbanos; especialmente en estos momentos de aguda crisis económica el aumentar las tarifas puede ocasionar un malestar social incontrolable.

Se ha dicho que con la legislación que se presenta, se pretende dar calidad, uniformidad, eficiencia y seguridad a los usuarios. De acuerdo con lo que ya indicamos, pero especialmente con base en la experiencia de lo que ha sido la participación del sector privado en la operación del transporte, dudamos que los permisionarios efectivamente proporcionen un servicio como se asegura en la iniciativa de ley. No lo han hecho desde 1940, no lo han llevado a cabo desde que se autorizó la multiplicación de los microbuses, ¿por qué, nos preguntamos, habrían de hacerlo ahora?

El argumento que se ha vertido en términos de equiparar aumentos de tarifas con calidad, eficiencia, uniformidad y seguridad, no resiste el mínimo análisis según lo que hemos observado desde cuando las autoridades firmaron el Acuerdo General del Transporte del Servicio Público Concesionado, el pasado 4 de marzo.

En efecto, ese día se anunció un programa integral de transporte acompañado de un incremento en las tarifas a microbuses, combis y taxis, bajo la promesa de que en 100 días se notarían cambios sustanciales en el servicio. Compañeras y compa-

ñeros, han transcurrido no 100 días, sino 8 meses; es decir, 240 días y los acuerdos se han cumplido a medias.

De acuerdo con los usuarios, siguen corriendo, se paran donde se les viene en gana, traen música a todo volumen, no se detienen completamente cuando están bajando pasaje.

Los transportistas se comprometieron a sustituir sus microbuses por autobuses de mayor capacidad; formalizar sus organizaciones y convertirlas en empresas; mejorar las condiciones de los paraderos; instalar centros de servicio para el mantenimiento y crear una comisión de vigilancia.

Hasta donde la información lo permite, hoy sabemos que los paraderos no se han mejorado; los conductores continúan maltratando a los usuarios; siguen llevando pasajeros en el estribo o no realizan el ascenso y descenso en los lugares adecuados y aún llevan acompañantes y cobradores a bordo; las unidades se mantienen en mal estado; pagaron por no acudir a los cursos de situación, entre otros.

En materia de permisos y concesiones no es muy claro de qué manera se evitará la corrupción que prolifera en las oficinas responsables de otorgarlos.

Ante ese conjunto de incertidumbres, prácticas de corrupción, y ante la eventualidad de que resurja un nuevo "pulpo camionero", nuestro partido, el Verde Ecologista de México, se pronuncia en lo general en contra de la iniciativa presentada en esta ocasión, y propone al mismo tiempo lo siguiente:

1. La constitución de una empresa de transporte público que funja como contrapeso político y económico ante los permisionarios del transporte concesionado.
2. La incorporación de la figura denominada empresa social, con objeto de que los trabajadores de la extinta empresa Ruta-100 estén en condiciones de poder participar en la constitución y operación de cooperativas del transporte, con criterios sociales.
3. Mantener una adecuada y equilibrada política de subsidios, con objeto de beneficiar a los sectores de población menos favorecidos.

4. Ampliar los beneficios de descuentos en transporte para los estudiantes incorporados a escuelas de nivel básico y medio superior.

5. Incorporar en la legislación la obligatoriedad de las autoridades capitalinas para impulsar el transporte colectivo, los camiones eléctricos, los trenes elevados y el uso de la bicicleta.

6. Incorporar la recomendación de poner en circulación los camiones a gas.

7. Incorporar la creación de carriles exclusivos para bicicletas, no exclusivamente en los casos de nuevos desarrollos urbanos, sino desde ahora.

Finalmente, incorporar la obligatoriedad para que el gobierno otorgue créditos a la población para que pueda adquirir bicicletas para transportarse.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias Representante Sáenz Ferral.

Para fijar posición del Partido del Trabajo, tiene la palabra el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros: El Partido del Trabajo considera que la iniciativa de ley presentada es de singular importancia para los capitalinos, máxime que actualiza la legislación sobre un tema que a todos nos afecta y que incide en forma destacada en la calidad de vida que puede ofrecerse a los habitantes de esta metrópoli.

En pocas palabras, la propuesta que debatimos es trascendente en la medida que supera un vacío jurídico y legisla sobre un servicio básico.

Apreciamos como un acto de elemental justicia reconocer la labor desarrollada por la Comisión y el gran esfuerzo llevado a cabo por sus integrantes, en particular por su Mesa Directiva, por conciliar los intereses y los puntos de vista de los sectores que participan en el transporte.

Estuvimos en los trabajos de la Comisión y algunas de nuestras preocupaciones fueron incorporadas al documento; sin embargo, no firmamos el

dictamen por no estar de acuerdo con el resultado final del proyecto, ya que deja de lado aspectos que a nuestro parecer son fundamentales.

No podemos olvidar que el servicio del transporte representa el tercer rubro de gasto de los capitulinos, después de la alimentación y de la vivienda; se convierte así en un servicio con una inmensa carga social, además posee una importancia estratégica que difícilmente podemos exagerar para el desarrollo económico y la viabilidad productiva de la capital.

Asimismo, las tarifas del transporte público inciden directamente en el salario de la población. Las tarifas más caras repercuten de manera directa, sin mediaciones en los ingresos de las familias; de ahí que el subsidio otorgado durante años a este servicio, se traducía en una protección para la capacidad de consumo de éstas.

A nuestro juicio, estos aspectos no están incorporados en el proyecto de ley, como lo veremos de inmediato:

En primer lugar, en la iniciativa se considera competencia del gobierno del Distrito Federal la prestación del servicio público de transporte en cualesquiera de sus modalidades, mismo que podrá prestarlo por sí o mediante concesiones.

Esto es correcto, pero en el caso del servicio público de transporte de pasajeros, en su modalidad de colectivo, no se reconoce ninguna obligación para el gobierno del Distrito Federal conservar una ruta, una línea o una empresa de transporte como lo fue Ruta-100, lo que deja abierta la puerta para que el gobierno del Distrito Federal, como parecen ser sus pretensiones, entregue concesiones en todo el servicio eludiendo su responsabilidad social y dejando inermes a los sectores más desvalidos de la población frente a las acciones de lo que ya en el pasado se conocía como "pulpo camionero".

Lo anterior puede tener graves repercusiones para los habitantes de nuestra ciudad, entre las más serias tendríamos las siguientes:

a) Sería posible que algunas zonas urbanas queden aisladas o poco comunicadas, pues al no ser rentable el servicio para los concesionarios su

interés en ellas disminuirá y la calidad y cantidad del servicio también.

El resultado permisible serán las molestias y los perjuicios que esta situación provoque a los habitantes de esas colonias, principalmente colonias marginadas.

Además, la posibilidad de abrir nuevas rutas estará sujeta siempre a la rentabilidad que los concesionarios crean necesaria para obtener ganancias de sus inversiones y no a las necesidades de transporte de la ciudadanía.

b) Si los concesionarios, por cualquier causa, llegaran a suspender unilateralmente el servicio, la población resultaría seriamente afectada ya que el gobierno del Distrito Federal carecería en ese momento de los elementos materiales para prestarlo, por lo menos hasta que se activaran las medidas de emergencia, como por ejemplo la requisita de unidades, cancelación de la concesión o un sistema alterno como el instrumentado en el caso de Ruta-100.

Dichos riesgos han sido previstos en la iniciativa de ley; mientras tanto, la población podría sufrir innumerables problemas y la ciudad padecería la amenaza latente de quedar paralizada por el poder potencial que se entrega a los permisionarios, sin contraparte alguna por el lado de la autoridad. Esto que sería un caso extremo, sin lugar a dudas podría convertirse en una arma de presión y de chantaje empleada por los concesionarios en el momento de negociar condiciones o tarifas con el gobierno del Distrito Federal.

c) Si el gobierno del Distrito Federal no cuenta con una empresa de transporte pública de pasajeros de su propiedad, sería incapaz de regular el mercado desde la oferta, dejando libre el campo de los concesionarios, lo que redundaría en la constitución de un monopolio privado de inmenso poder en detrimento de los usuarios; no menos importante es la circunstancia de que la autoridad carecería de los indicadores de operación reales para autorizar tarifas, dependería para ello de los datos que le proporcionarían los concesionarios, mismos que estarían sesgados por el interés de obtener mayores ganancias.

d) Al no plantearse en la iniciativa la necesidad de

que exista una empresa de transporte público de pasajeros que sea propiedad del gobierno del Distrito Federal, se acepta sin discusión, implícitamente, la concepción errónea de que el Estado siempre es un mal administrador y que no puede tener una empresa rentable y autosuficiente. No rechazamos la participación de la iniciativa privada en la prestación de los servicios públicos; pero es muy distinto que se sienten las bases para formar un monopolio privado, sustentado en el gravísimo error de que el Estado renuncie a la responsabilidad que tiene en este sentido y acepte su incapacidad para cumplirla, así sea parcialmente.

Por todas estas razones, la ley debería contener indispensablemente una disposición que obligara al gobierno del Distrito Federal para conservar su propia empresa o línea de autotransporte de pasajeros.

Proponemos la incorporación de un nuevo artículo, que podrá ser el número 22, con la siguiente redacción:

"Artículo 22.- El órgano público descentralizado, Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, denominada Ruta-100- seguirá rigiéndose por su decreto de creación, sin que pueda ser concesionado; su planeación, crecimiento y desarrollo, se regirá por un plan que ajustará al programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal".

Obviamente, esto significa que rechazamos terminantemente la supuesta quiebra de esta empresa y que demandamos la continuidad del servicio que presta; ésta es una obligación elemental del gobierno capitalino con los habitantes de nuestra ciudad y marcaría el respeto de los derechos de los trabajadores de dicha empresa.

Desde esta tribuna, ya hemos aportado los elementos legales para proceder de esta manera, no los repetiremos hoy.

Siempre ha existido, en segundo lugar, una resistencia y un temor manifiesto a que el servicio público de transporte se monopolice; es decir, a que un pequeño grupo de personas lo maneje o lo posea; esta resistencia tiene su origen en la realidad y en la experiencia, se asienta también en las raíces de las ideologías que responden a la

democratización de la sociedad, incluyendo la democratización del capital.

Estamos convencidos que en esta etapa del desarrollo económico y social de nuestro país, la participación de pequeños productores y pequeños capitalistas es conveniente y necesaria. Hay miles de familias que obtienen sus ingresos de la propiedad y de la explotación de alguna unidad de transporte público.

Su desplazamiento contribuiría a acrecentar el proceso de proletarización acelerada de los sectores medios de la sociedad. La forma como está incorporada a la Ley la constitución de empresas mercantiles, fomenta el monopolio y destruye la pequeña propiedad.

Los concesionarios monopolistas, como propietarios únicos, adquirirán un inmenso poder y desplazarán a miles de pequeños concesionarios que hoy cuentan con una unidad para sobrevivir. No hablamos de cuestiones imaginarias, así surgió en el pasado el "pulpo camionero".

En la iniciativa de ley que se nos presenta, no se limita la propiedad de las unidades o de las rutas que puedan detentar las personas morales, estableciendo claramente la posibilidad de la monopolización del servicio público de transporte de pasajeros, con el consecuente perjuicio para los usuarios y riesgo para la ciudad.

No se puede evitar que las personas morales participen como concesionarias; sin embargo, para evadir la monopolización y democratizar el capital dentro de las empresas que serían concesionarias del transporte público de pasajeros, se hace necesario establecer algunos requisitos como los siguientes:

Que cada concesión de transporte público de pasajeros, en su modalidad de transporte colectivo, ampare una sola ruta y que ésta no sea con carácter exclusivo, estableciendo la posibilidad de que varias empresas presten el servicio en la misma ruta o incluso que la empresa pública del Gobierno del Distrito Federal también lo preste. Todo ello con el fin de regular el mercado.

Que el capital de estas empresas concesionarias se conforme con dos tipos de acciones o parte del capital. Unas que amparen los vehículos y otras

que se refieran a las inversiones e instalaciones, paraderos, talleres y demás infraestructura.

Las acciones o partes del capital que amparen los vehículos en las empresas concesionarias, deberán ser nominativas, estableciendo que ninguna persona podrá poseer más de cinco acciones; cada una por un vehículo. Para tal efecto, se debe establecer un sistema de registro de las acciones nominativas.

El mismo esquema de conformación de las empresas deberá adoptarse en el caso de las personas morales concesionarias del transporte público de pasajeros en su modalidad individual, es decir, los taxis, ya que en la iniciativa de ley se señalan limitaciones al número de concesiones que pueden poseer las personas físicas y no las personas morales, lo cual no es equitativo ni fomenta a la democratización del capital; todo lo contrario, propicia los monopolios.

Introducir estos elementos en la ley, permitiría el florecimiento de muchas empresas y la sana competencia; abriría la posibilidad de bajar los precios del transporte con base en la eficiencia, y evitaría los monopolios que pudieran perjudicar al usuario.

Asimismo, posibilitaría que los actuales dueños de microbuses se integraran adecuadamente al nuevo sistema de empresas concesionarias, sin ser desplazados o afectados sus intereses.

También dejaría viva la posibilidad de que la solución viable al conflicto de Ruta-100, se diciera con base en la participación de los trabajadores de esta empresa en el nuevo esquema de transporte, ya fuera como empresa concesionaria, como empresa del gobierno del Distrito Federal o como una Ruta-100 estructurada.

Como se ve en esta perspectiva, se pueden incorporar estos requisitos y modalidades en la ley de la materia. Al no violarse ninguna garantía ni oponerse a otra legislación, la ley que estamos aprobando sería más flexible, más multifacética y ofrecería oportunidades diversas de prestación del servicio.

Nos oponemos a la forma como se plantea en la presente iniciativa el problema de la revisión de

las tarifas. En este punto sólo se contempla el interés de los concesionarios, se ignora la capacidad adquisitiva de los salarios y se minimiza el interés de los usuarios al plantear que la revisión de tarifas sea cuando menos una vez al año.

Todos sabemos que en el caso del salario, que son los que más emplean este tipo de transporte, su revisión es anual y que excepcionalmente se llega a otorgar un aumento salarial de emergencia. De esa manera, al abrir la puerta para más de una revisión de las tarifas al año, se afecta directamente el bienestar de los usuarios.

Es deseable que se contemplen ambos aspectos: los costos de los concesionarios y la capacidad de pago de los usuarios, al ser un servicio público indispensable para la población trabajadora.

Carecemos de la capacidad de acordar que el salario se revise más de una vez al año. Por lo tanto, si actuamos como representantes de los intereses de la ciudadanía y no como voceros de los concesionarios, debemos plantear que la revisión de tarifas sea solamente anual y tomando como base el incremento salarial.

En la iniciativa de ley prácticamente no están reguladas las empresas concesionarias del transporte público de pasajeros. Las sanciones que se les aplicarían son casi nulas, como se puede observar en el capítulo correspondiente; frente a las arbitrariedades de los concesionarios o el mal servicio, quedan indefensos los usuarios del transporte y con muy escasa capacidad de regulación por parte del gobierno.

Nos parece muy grave que en el caso de aumento de tarifas en forma irregular, o en el de suspensión del servicio, las sanciones sea ridículas para las empresas concesionarias, ya que esto es lo que más afecta a los usuarios.

Además, en el caso de empresas concesionarias, los choferes son empleados que actúan siguiendo al pie de la letra las órdenes de los patrones, de tal manera que no pueden ser responsables de faltas cometidas en el desempeño de sus labores si han sido instruidos en un sentido contrario a lo legal por parte de sus patrones, como en el caso de la alteración de tarifas, la negligencia en la prestación del servicio, el cambio de recorrido de las

rutas, etc. En todo caso, los empleados sólo son responsables frente a sus patrones y no frente a los usuarios a quien se otorgó la concesión.

El problema es que la iniciativa de ley considera responsables -en primera instancia- a los choferes y no a los concesionarios, a quienes sólo se otorgan responsabilidades solidarias.

Demandamos que se incluyan las sanciones debidamente tipificadas que permitan aplicar correctivos ante diversas infracciones que hoy no son tocadas o simplemente se plantean con sanciones mínimas. Esta ley es una piedra de toque para el gobierno y su partido, o se empeñan en adorar al ídolo de barro del mercado, o el gobierno decide defender los principios indispensables de rectoría en los servicios y regulación del mercado. El contenido de la ley se inclina por lo primero, continúa con el neoliberalismo y amenaza la economía familiar.

Por todo ello, votaremos en contra.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante González Gomez.

Para fijar su posición en torno del dictamen en discusión, tiene la palabra la Representante Dolores Padierna, del Partido de la Revolución Democrática.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Gracias, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes: El tema que hoy ocupa a esta Asamblea de Representantes es por demás fundamental.

Esta importancia supo valorarse al seno de la Comisión de Transporte y Vialidad, y la que hoy se presenta es una iniciativa de ley discutida con suficiencia y en el marco de la pluralidad. Sin embargo, el Partido de la Revolución Democrática considera que la Ley de Transporte del Distrito Federal que hoy se somete a consideración de todos nosotros conlleva una pérdida de la función social del servicio público de transporte, al renunciar el Estado a prestar el servicio en forma directa.

Aunque el capítulo de las disposiciones generales determina que la prestación del servicio público

de transporte compete originalmente al gobierno del Distrito Federal, a lo largo de sus capítulos la ley va anulando esa posibilidad.

No existe un sólo capítulo en la ley que norme a la empresa pública de autobuses que existe hoy, llamada Ruta-100, y la entrega -en el Séptimo Transitorio- a la iniciativa privada.

Además, se impidió normar otra que sí contempla el Programa Integral del Transporte, en su página 31, bajo qué normas se regirá esa empresa que el propio Jorge Ramírez de Aguilar señala como empresa pública.

En la ley tampoco figuran las empresas mixtas y estas son también admitidas en el Programa Integral del Transporte.

Estamos ante un asunto grave de incongruencias. El Programa Integral del Transporte concibe a la empresa pública y a la empresa mixta, pero la ley no las quiso considerar, lo que significa que el gobierno actuará, de realizarse las obras que marca el programa, como en otras ocasiones, al margen de la ley.

O tal vez esto quiera decir que si se llevan a cabo y no hay normas que las regulen, acabarán siendo un caos, como ocurre actualmente con algunas empresas del transporte, justamente por carecer de normas que eviten la corrupción y la discrecionalidad.

La esencia de este proyecto de ley es la privatización del servicio público de transportes, mediante concesiones y permisos, con una visión que favorece primordialmente la ganancia, la rentabilidad de la inversión de los concesionarios, y deja a un segundo plano las necesidades y las características de los usuarios.

Esta ley promueve la concesión de todo el transporte, como si el actual fuera el modelo a seguir.

Si se hace un balance del transporte concesionado en la Ciudad de México, podemos afirmar terminantemente que no resultó una salida viable para resolver los problemas del transporte; antes bien, este tipo de servicio vino a agudizar los problemas de un abusivo incremento del parque vehicular, llegando hoy a 110 mil motores y sin que ello disminuya el uso del automóvil privado.

Además, es el servicio más costoso, más inseguro y de rutas más cortas, completamente saturadas porque su lógica no es el servicio público sino la ganancia, el negocio, sin interesar los estudios de origen-destino ni los planes gubernamentales; las rutas se han saturado porque cada concesión es un negocio para las autoridades y los transportistas.

Primero, se tendría que haber analizado cuál ha sido el beneficio social que ha brindado el transporte concesionado, y si esto así ha sucedido, tomarlo como modelo.

Lo que es un hecho es que en términos de bienestar social todos hemos salido perjudicados.

La concesión del transporte no tiene como objetivo la calidad del servicio, sino la rentabilidad y la ganancia de un grupo de empresarios transportistas y funcionarios; es la mentalidad tecnocrática de que todo en este mundo es una mercancía, incluido el propio ser humano y sus necesidades.

La salida que plantea la ley ante la corrupción e ineficiencia del transporte concesionado, es su transformación obligatoria en empresas mercantiles privadas, excluyendo otras posibilidades, como cooperativas o la relación hombre-camión.

Resulta correcto terminar con las asociaciones de transportistas que se desenvuelven de manera anárquica, sin regla alguna, pero la responsabilidad que nos confieren a nosotros como Asambleaístas, es cuidar el bien común, el beneficio general, por lo que el transporte concesionado debe partir poniendo al centro al usuario y priorizar sus necesidades de transportación.

El Partido de la Revolución Democrática se opone a la concesión del transporte, a menos que también prevalezca como prioridad el servicio público brindado en forma directa.

El PRD defiende a la empresa pública, la empresa mixta, las cooperativas y defiende a la empresa Ruta-100 porque es la única empresa basada en rutas largas, de servicio barato, transporte masivo, facilita la transportación directa de los usuarios, recupera los derechos laborales y garantiza bajos índices de accidentes.

Sin duda, tales elementos constituyen las características de la gran empresa pública que nosotros defendemos.

Que quede claro, el transporte es una responsabilidad del Estado, y esta ley le resta obligatoriedad. Toda privatización, toda concesión, debe tener un carácter sometido y subordinado a esa gran responsabilidad.

Siempre han existido las concesiones, pero actualmente están fuera del control público; es un hecho que el gobierno ha perdido su control sobre el transporte concesionado porque ha participado de la corrupción, y ello le resta autoridad y control.

La ley pretende regular esta anarquía y devolverle el control al gobierno, pero al mismo tiempo fomenta las concesiones y no es rigurosa en normarlas.

En el capítulo octavo se define el procedimiento y los requisitos que deberán cumplir quienes poseen una concesión, pero es tan flexible que se puede obtener la concesión con una simple solicitud, aunque exista en la misma ley la declaratoria de necesidad y el concurso o licitación pública. Sin duda, este ha sido el elemento que ha permitido la corrupción y el incremento excesivo de microbuses y taxis en la ciudad.

Además, la transmisión de concesiones no obliga al nuevo poseedor de ésta a cubrir los requisitos, porque la ley sólo marca para el concesionario original requisitos, y de nueva cuenta se propiciará el mercado negro de placas y concesiones sin que quede resuelta la corrupción. Las concesiones también tienen una duración excesiva que prácticamente estamos hablando de una privatización real. Los permisos, que tienen un concepto de temporalidad, de contingencia, también gozarán de un tiempo excesivo. Las tarifas quedan bajo la decisión absoluta y plenipotenciaria del Regente, dejando intacta una práctica que ha dañado la imagen de la autoridad al público usuario y que beneficia sólo a unos cuantos.

La decisión individual del Regente y los concesionarios, de ninguna manera ayuda a transparentar

y democratizar la fijación del monto de las tarifas. En un régimen concesional que otorga a los concesionarios el derecho de percibir sus ingresos mediante la tarifa, ha derivado en una situación en la que la fijación de tarifas obedece sólo a criterios de rentabilidad y ganancia, a necesidades particulares de una minoría económica, relegando a un segundo plano las necesidades de transportación de la población.

El Regente debiera consultar a esta Asamblea de Representantes acerca del monto de las tarifas como un gesto democratizador para evitar discrecionalidad, para facilitar la transparencia y para considerar la opinión de los usuarios, así sea en forma indirecta a través de los Representantes a esta Asamblea.

Los Asambleístas tenemos la responsabilidad de defender los intereses generales de la sociedad, por lo que el transporte debe ser concebido como un servicio público y no como un negocio. Los Asambleístas debemos defender una tarifa accesible a los sectores populares. Existe una total ausencia de la participación ciudadana en la definición de aspectos tan importante como éste; decisión que al final quedará tan sólo en manos del Regente.

En la ley aparece un apartado sobre subsidios para jubilados, pensionados y discapacitados, pero elimina en los hechos el subsidio al transporte. En esta propuesta el subsidio no está considerado para todos, sino que es selectivo, aminorado, factor que sin duda dañará aún más la economía familiar de millones de usuarios del transporte que promedio perciben un ingreso de 2.5 veces el salario mínimo. Además, esta ley afirma que la revisión de las tarifas será anual, pero la redacción deja la posibilidad para que sean revisadas en cualquier momento. Otra vez el aspecto social queda relegado a un segundo plano.

Aunado a ello, en la ley tampoco se incluyó una visión metropolitana del servicio, en ninguna parte se contempla la prioridad del transporte colectivo sobre el individual, no se obliga a los concesionarios a ser coadyuvantes con el mantenimiento de la infraestructura vial. En la propuesta de ley tampoco existe nada acerca de las responsabilidades del gobierno hacia los usuarios en casos de la prestación del servicio de transporte colectivo

Metro y del servicio de transportes eléctricos, ya que en las leyes y decretos de creación de ambas empresas descentralizadas no existen normas al respecto.

Es importante señalar que al interior de la Comisión hubo una negativa rotunda a querer debatir este asunto de carácter primordial para nosotros. Cuando la ley hace referencia al Metro se da por hecho que se respetará el decreto de su creación, el cual menciona con toda claridad que el Metro no será concesionado. Sin embargo, en la realidad la línea "A" tiene una gerencia autónoma que la aparenta como una empresa mixta, no hay explicación al respecto y sabemos que se ofreció en concesión la línea "A" del Metro al grupo ICA para que éste la operara de manera directa.

Así, en ese mismo sentido, esta la Línea "B" por construirse, lo cual está violando el decreto de creación que dio origen al Metro. Por ello era importante que la Ley derogara ese decreto y normara en esencial al Metro como una verdadera empresa descentralizadas, actualizando su contenido para evitar que el propio gobierno viole la ley.

De igual forma, al referirse al Sistema de Transporte Eléctrico, asume la ley que le dio origen y ésta concibe al transporte eléctrico como una empresa mixta; es decir, permite la concesión de una parte de la empresa.

Para el PRD la solución al problema del transporte se resuelve en gran medida con la electrificación del transporte público, además de que sería lo que verdaderamente disminuiría la contaminación.

Se dice que los trolebuses importados son muy caros; sin embargo, son unidades que se pueden fabricar en México, no tienen que importarse. Desarrollar la empresa del Sistema de Transportes Eléctricos significaría un fuerte impulso para fortalecer la industria nacional y para generar miles de empleos. Sin embargo, la ley priorizó dejar en la ambigüedad este asunto tan importante, pensando en que ya está concesionado el tren ligero, el tren elevado, el cual por cierto no aparece en ningún maestro. Cabría preguntarse, ¿de dónde salió la propuesta de hacer el tren elevado? La respuesta es muy simple, Zedillo hizo esa

propuesta durante su campaña a los vecinos de Coapa ¿les parece ello una razón suficiente? ¿dónde están los estudios de impacto ambiental y de factibilidad de ese tren elevado?, No existen, bastó con que la compañía TRIBASA quisiera hacerlo.

Pero también serán concesionados los trenes radiales que se van hasta Puebla, Querétaro y a todos los estados conurbados, lo cual ensanchará aún más la mancha urbana y propiciará el crecimiento horizontal de la ciudad, cuando todos sabemos que eso ya no debe de seguir ocurriendo.

Es importante que se entienda que los trenes radiales concesionados urbanizarán todo su recorrido y ello tendrá repercusiones negativas a futuro. La ley no quiso normar nada del transporte eléctrico, ni tampoco su ley de creación aborda estos temas. ¿Acaso es preferible la anarquía, la discrecionalidad y actuar sin normas? Esta ley es omisa en eso y en otras cosas.

Y en la lista de decretos por refrendar se omite por completo hacer referencia al decreto de creación de la empresa Ruta-100. Se da por sentado que la quiebra impuesta por Espinosa Villarreal fue legal, sin embargo está en litigio en el marco de otros poderes. Esta ley debe respetar la autonomía de la Asamblea de Representantes y normar el funcionamiento de esa empresa o refrendar su decreto, tal y como lo hizo con el Metro o con el Sistema de Transportes Eléctricos, para ser congruente de los organismos descentralizados.

En los capítulos 14 y 15 se faculta a la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal las tareas de inspección y vigilancia y lo relativo a infracciones y sanciones por la violación del Reglamento de Tránsito; sin embargo, todo ello está en riesgo al ser bloqueado por un acuerdo publicado el 25 de octubre por el Regente, en el que estas atribuciones se las confiere a la Secretaría de Seguridad Pública, violando así la ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y hay, al respecto, un silencio absoluto.

Por todas estas razones y otras que expondremos a lo largo del debate, el Partido de la Revolución Democrática emitirá su voto totalmente en contra de esta ley.

EL C. PRESIDENTE.- Para fijar su posición sobre el dictamen a discusión, tiene la palabra el Representante José Luis Luege Tamargo, del Partido Acción Nacional.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Gracias, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Asambleístas; señoras y señores: Con este dictamen que discutimos, de Ley de Transporte en el Distrito Federal, concluye un proceso legislativo, estamos en la parte final del proceso legislativo para discutir en lo general y en lo particular este dictamen que ponen a la propuesta de esta Honorable Asamblea.

Nosotros particularmente, a través de los trabajos en la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, desde el principio de los trabajos de esta Honorable Asamblea nos abocamos, todos los miembros del Partido Acción Nacional que participamos activamente en esta Comisión, a estudiar, a trabajar, a analizar, a consultar todos los temas relacionados y derivados del transporte urbano en la Ciudad de México, en el Distrito Federal, en la zona conurbada, tanto de pasajeros como de carga.

Como ustedes recuerdan, se organizó un seminario en el mes de mayo de 1995, con una amplísima participación de permisionarios, de usuarios, de transportistas, de empresarios, de personas en general relacionadas y de ciudadanos también, que participaron abiertamente en las discusiones en el seno de este seminario.

Dos de las conclusiones fundamentales fueron:

Primera, la imperiosa necesidad de establecer un marco jurídico normativo, claro, conciso, que diera las herramientas para que la autoridad pudiera trabajar en el ordenamiento y en la regulación del transporte en esta Ciudad de México.

Como ustedes recuerdan, la ley que fija las bases para el transporte y el tránsito de la Ciudad de México, es del año de 1942. Es una ley de trece artículos, omisa y obsoleta en muchos de los requerimientos normativos que tenemos hoy en día en esta ciudad, con problemas tan complejos en materia de transporte.

La segunda conclusión importantísima fue la necesidad de contar con un programa integral de transporte de visión general que incluyera todas las modalidades del transporte, tanto de pasajeros como de carga, y de visión y de carácter metropolitano porque vivimos en una enorme ciudad en la que compartimos, las distintas delegaciones de este Distrito Federal, cotidianamente nuestra vida con veintiocho municipios conurbados del Estado de México, principalmente.

Integran a esta enorme ciudad 16.4 millones de habitantes que diariamente realizan enormes transacciones en materia de viajes, tanto en el traslado de mercancías, en transporte de carga como de pasajeros.

En el seno de la Comisión se insistió en que primero deberíamos de abocarnos al trabajo legislativo y que paralelamente tendríamos que ir participando en la elaboración del Programa Integral del Transporte.

La ausencia de planeación; la ausencia de una visión de largo plazo; la falta de concordancia entre los planes de desarrollo urbano y de los de transporte son principalmente la causa de este enorme desorden que vivimos en la Ciudad de México, de esta anarquía en la vialidad y en el tránsito de la ciudad; y que nos obliga, de forma responsable, a plantear posiciones firmes, a buscar un marco normativo claro, conciso, transparente, que ayude en forma eficiente al ordenamiento del transporte.

Para nosotros, en la ley se cumplen aspectos fundamentales para lograr este cambio.

En primer lugar, la ley busca revertir, a través de distintos capítulos y artículos, una tendencia nociva que ha sido aquí ya ampliamente expuesta por los compañeros que me precedieron en el uso de la palabra. Una tendencia que está íntimamente vinculada a los problemas gravísimos de contaminación que sufre la Ciudad de México.

Es de todos sabido que los índices tan grandes de contaminación están afectando la salud de todos los habitantes de esta enorme metrópoli. Esta tendencia nociva consiste en que en una ciudad de las características de la Ciudad de México, donde debería de preferenciarse el transporte masivo, eléctrico de alta capacidad, como ya fue expuesto

aquí por la compañera Dolores Padierna, en lugar de preferenciar los transportes masivos, colectivos que dieran lugar a una mayor seguridad para los usuarios, a una mayor comodidad y una mayor tranquilidad en la transportación diaria, se ha dado paso a una forma de transporte ineficaz, inseguro y que está muy alejado de ser un transporte digno para la ciudadanía.

En materia de transporte de carga también se ha dejado paso a una anarquía en cuanto a los permisos, en cuanto a las concesiones, en cuanto a la circulación en las distintas vialidades de esta enorme ciudad. Y como producto de todo este fenómeno, tenemos un problema cotidiano de una insuficiencia en la vialidad, de un problema constante en materia de transportación.

Ya habíamos dicho aquí en otros debates que mediante el decreto en 1981 por el cual se cancelaron las concesiones a lo que aquí se ha denominado como el "pulpo camionero", se creó paralelamente, mediante decreto en 1981, la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100. Esta empresa que llegó a contar con 7 mil autobuses de pasajeros y que teóricamente, de acuerdo a los planes establecidos en aquella ocasión por el profesor Carlos Hank González, debiera de cubrir amplia y suficientemente toda la demanda de transporte de pasajeros en superficie mediante autobuses urbanos, no cumplió sus objetivos por distintas razones, como ya lo dijimos aquí, en otras ocasiones.

Entre 1982 y 1988, la empresa Ruta-100 pierde, lamentablemente por un proceso de quebranto patrimonial muy grave, el 50% de su planta vehicular; es decir, 3 mil 500 de los 7 mil autobuses con que contaba la empresa Ruta-100 en 1982. Este gravísimo problema hizo que en forma espontánea generó un problema gravísimo en ese momento, pero necesario para poder cubrir la demanda de transporte diario en la Ciudad de México.

Como ustedes aquí ya escucharon, primero surgieron los peseros, los famosos peseros, que eran automóviles tipo sedán, que empezaron a circular con unos cartelones de a un peso y que podían subir a varias personas y por lo tanto se trataba de un transporte público no individual, sino colectivo. Pronto, esta figura del peso sedán se convierte en las famosas combis, las camionetas tipo Van

Combis, que se cambian inmediatamente por todos los automóviles sedán y generan una enorme cantidad y una enorme circulación y un problema realmente caótico superior incluso al que vivimos en este momento con los microbuses.

En 1988 y 1989, el gobierno del Distrito Federal toma una serie de decisiones que, a mi juicio, responden precisamente a esa falta de claridad y a esa falta de planeación en materia de transporte urbano; en lugar de atacar frontalmente los problemas que originaron el quebranto de Ruta-100 entre 1982 y 1988, establece una intervención administrativa de la empresa, nombra a un administrador único y toma una decisión que consiste en cambiar prácticamente la totalidad de la planta vehicular, se reconstruyen todos los autobuses, a los 3 mil 500 se les colocan motores nuevos y se reinicia una nueva etapa, 1989, de esta empresa Autotransportes de Pasajeros Ruta-100.

Lamentablemente los vicios de origen, la pésima administración de hoy día, la ausencia de administración y los problemas de corrupción al interior de la empresa, produjeron, entre 1989 y 1994, exactamente los mismos errores y los mismos vicios -pero yo digo todavía aumentados- que entre 1982 y 1988, porque el gobierno de la ciudad, habiendo intervenido la empresa y habiendo nombrado un administrador único, debió de manera inmediata establecer un programa condicionante para recuperar la viabilidad, para recuperar la operatividad de la empresa Ruta-100.

Y en contra partida, lo que surgieron fueron una serie innumerable de acuerdos y de decretos que fueron autorizando de manera formal a los microbuses y las concesiones en este tipo de servicio, que llegan el día de hoy, en la Ciudad de México, a un número de 45 mil microbuses.

Hoy en día, en la Ciudad de México circulan aproximadamente 45 mil microbuses, en aproximadamente 107 rutas y 3 mil 500 ramales.

Entonces, cuando hablamos del "pulpo camionero" de 1981 y de lo grave y de lo malo que era el servicio en 1981, se nos olvida que el "pulpo microbusero" hoy en día es algo peor; realmente peor a lo que tuvimos en 1981 y 1982.

Lamentablemente este es el resultado de una falta de autoridad y de una falta administrativa para

mejorar las condiciones de operación de una empresa que había tenido un grave quebranto entre el 82 y el 88.

Entre 1989 y 1994, la empresa opera ya interminablemente mediante la figura de un administrador único, una persona que no cuenta con un consejo de administración, que no tiene una dirección en la empresa, e irremediamente no solamente no evita el quebranto patrimonial de la empresa sino que se agravan las condiciones de operación, se agravan las condiciones de corrupción y se llega a una figura de quiebra, sí de quiebra fraudulenta, irremisible, porque sufre exactamente las mismas condiciones que de 82 a 88.

De aquí la realidad, la triste realidad en este momento que vivimos es que la mayor parte del transporte de pasajeros de la Ciudad de México -y me voy a referir exclusivamente al transporte de pasajeros, porque así lo han hecho otros compañeros de las demás fracciones- está concesionado.

Hoy, de acuerdo a las cifras que el propio INEGI nos acaba de revelar en la encuesta "origen-destino", de los 30 millones de viajes que se realizan hoy en la capital, el 55% que equivalen a 16.7 millones de viajes diarios, se realizan en microbuses.

Esto es un fenómeno sumamente nocivo para la ciudad, porque sumado a este fenómeno del transporte en el sistema concesionado que es muy malo, que es muy contaminante, que es de mala calidad, que es inseguro, se suma otro fenómeno que tampoco podemos revertir.

El 16.7% de los viajes que se realizan en la ciudad, se llevan a cabo en autos particulares, pero este número de viajes se realizan en el 95% de la planta vehicular; de tal suerte que es una enorme cantidad de vehículos los que circulan en la ciudad, un exceso absolutamente de automóviles particulares, una cantidad enorme de microbuses; no se cubre un servicio de transporte satisfactorio.

Este binomio de un elevado número de transporte realizados en una planta vehicular enorme de autos particulares sumado a los 45 mil microbuses, son, en gran medida, la causa de los altísimos índices de contaminación que sufre la Ciudad de México; de tal suerte que aquí, como en un binomio, si logramos resolver, atacar directamen-

te los problemas del transporte, estaremos también resolviendo los problemas de la contaminación tan grave que sufre la Ciudad de México.

De aquí que es un sofisma, es absolutamente errónea la apreciación de algunos compañeros míos, de que la ley lo que busca es privatizar el transporte colectivo. Eso no es cierto.

Realmente la ley es muy restrictiva en el sistema concesionado de transporte, es absolutamente reguladora de un sistema que en los últimos diez años se ha concesionado de una manera irregular y que ha dado como consecuencia un pésimo servicio de transporte. Ese 55% es muy difícil revertirlo en el corto tiempo, estamos hablando de un enorme número de viajes que ya no lo puede dar ni el Sistema de Transporte Colectivo Metro, ni lo estaba dando por supuesto Ruta-100, mucho menos transportes eléctricos.

Entonces, la ciudad requiere y la autoridad requiere de una herramienta y de instrumentos eficaces para que esta tendencia se revierta y podamos realmente preferenciar un transporte colectivo, un transporte masivo preferentemente eléctrico.

En varios artículos de la ley está perfectamente establecido que la autoridad deberá preferenciar los sistemas de transporte masivos eléctricos. Está perfectamente claro en varios artículos de la ley que deberán preferenciarse los sistemas de transporte colectivo.

Otra parte fundamental de la ley que a nosotros nos parece que sí está bien contemplada, es lo relacionado a la visión metropolitana, la coordinación metropolitana.

No podemos seguir emitiendo leyes y decretos de acuerdo, sin tomar en cuenta al Estado de México. Hoy en día, y lo hemos dicho en otras ocasiones, y lo hemos reafirmado en esta tribuna, las personas más necesitadas de esta ciudad que viven en las zonas conurbadas de la Ciudad de México son quienes pagan tarifas mucho más altas del transporte, incluso aquí en el Distrito Federal.

La falta de coordinación entre las autoridades del Estado de México y del Distrito Federal es un hecho. Hay un instrumento, que es la Comisión

Metropolitana de Transportes y Vialidad, que debe de explotarse, que debe de potenciarse al máximo, y precisamente la ley ordena en distintos artículos que la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal tenga en forma permanente como órgano de consulta, a la Comisión Metropolitana de Transportes y Vialidad. Define la red vial metropolitana, define el sistema de transportes metropolitanos y define las rutas metropolitanas.

Actualmente y ustedes lo saben, las personas que viajan de municipios del Estado de México al Distrito Federal tienen, de una manera verdaderamente lamentable, que hacer una transferencia innecesaria al pasar la frontera entre el Estado de México y el Distrito Federal. Todos los días hay conflictos y hay graves problemas entre los concesionarios del Distrito Federal y del Estado de México.

La ley no busca privatizar todo el transporte de la ciudad, eso es una visión muy parcial, la ley busca ordenar lo que ya está concesionado y eso va a costar mucho trabajo.

La ley, por otra parte, no impide la creación de nuevos organismos públicos, y lo hemos comentado en el seno de la Comisión Plural, y lo hemos sostenido abierta y directamente, nuevos organismos públicos sí puede establecerlos en cualquier momento, porque precisamente deja con toda claridad la ley, como una atribución primaria de la Administración Pública del Distrito Federal, dar el servicio de transporte público, dice: mediante organismos públicos, o dice también: mediante empresas de participación estatal.

Dijo la compañera Dolores Padierna que no están consideradas otras figuras mixtas, sí están consideradas y ahí lo dice con toda claridad en el artículo 2o.

Esta visión metropolitana es fundamental, compañeros Representantes, para lograr una mejor calidad en el transporte de la Ciudad de México. No podemos seguir permitiendo que nuestra gente viaje de esta manera deplorable entre los municipios conurbados y las delegaciones a través de medios de transporte que incluso les obligan a bajar. Tendremos que establecer rutas metropolitanas de acuerdo a los estudios origen-destino.

No es privatizadora, porque si ustedes revisan con toda calma el capítulo de concesiones, define perfectamente la declaratoria de necesidad que es un procedimiento, un procedimiento mediante el cual la autoridad puede definir en un momento dado la necesidad de concesionar un transporte, pero es una definición subsidiaria; es decir, primero la autoridad tendrá que saber si puede mediante un organismo público otorgar el servicio, o si puede en todo caso concesionarlo.

En general, nos parece que esta visión metropolitana, esta obligación a la coordinación metropolitana es una de las bondades más grandes de la ley y que ayuda perfectamente a establecer mejores condiciones del transporte. Establece un capítulo muy claro en cuanto a concesiones, donde marca con toda claridad las obligaciones del concesionario y obliga a que el transporte se dé con calidad, con seguridad, con regularidad, con permanencia.

Por otro lado, establece una política transparente en cuanto al tema de la tarifa, y aquí yo quiero ser muy enfático en que no es verdad -como se ha estado diciendo últimamente en los medios en todos los medios de comunicación- que el hecho de aprobar una Ley del Transporte, implica automática y necesariamente el incremento de una tarifa; y esto es algo a lo que vamos a regresar en el transcurso del debate en esta Sesión, porque es fundamental.

Por ejemplo, el transporte del Metro, el transporte de Ruta-100, las tarifas del Metro y Ruta-100, las tarifas del organismo Servicio de Transportes Eléctricos, están muy por abajo de sus costos de operación, están altamente subsidiadas.

Por lo tanto, no es la decisión de un incremento tarifario necesariamente tema de la aprobación o de la no aprobación de una nueva Ley del Transporte, una nueva ley de carácter general para el Distrito Federal.

Como ustedes conocen, próximamente tendremos que discutir otras leyes, como es la Ley de Ingresos y como es el Presupuesto de Egresos, ahí está con toda claridad asentado cuál es el presupuesto con el que puede operar los Sistemas de Transportes Eléctricos, y ahí estará también el presupuesto con el que va a operar el Metro.

De tal suerte que en ese momento tendremos que discutir cuál será la tarifa o cuál será el equilibrio entre la tarifa y el subsidio para que, por un lado, los ingresos propios de la empresa y, por la otra, las aportaciones que pueda dar la economía de este Distrito Federal, puedan balancearse de una manera equilibrada; pero no es definitivamente verdad que por el hecho de aprobar esta ley automáticamente implica un incremento tarifario.

Es en general una ley que busca también la protección del usuario. En varios artículos, y tiene un capítulo preciso, establece los derechos del usuario a recibir de forma permanente y constante un servicio de calidad; tiene también un capítulo importante sobre los derechos del peatón, y particularmente enfatiza en la obligatoriedad para que la Secretaría de Transportes, para que la autoridad de la administración pública del Distrito Federal ofrezca seguridad, ofrezca garantías de seguridad en el tránsito de las personas en las vías peatonales y establece también un ordenamiento muy claro para que se integren y se construyan infraestructuras que favorezcan la vialidad de las personas con discapacidad.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Luege, le informo que su tiempo ha concluido. Le ruego terminar su intervención.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Voy a concluir.

En general, consideramos que este esfuerzo y que ha sido de una amplia participación de todos los miembros de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, donde hemos tenido participaciones muy activas de líderes de los distintos grupos parlamentarios, sí cumple las necesidades en materia de regulación del transporte para la Ciudad de México; establece una serie de medidas que son muy difíciles de llevar en la práctica y que van a causar verdaderos problemas para que la autoridad pueda, mediante este instrumento, ordenar todo el problema que existe en relación al transporte.

Hay el interés, de parte de nuestra fracción, de participar activamente en todos los trabajos también relacionados con el programa integral y en todo lo que se derive de la aprobación de esta ley.

Por esta razón, el grupo parlamentario del Partido Acción Nacional votará a favor en lo general del proyecto de Ley del Transporte del Distrito Federal.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Luege.

Para alusiones personales, tiene la palabra la Representante Dolores Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Quisiera aclarar -gracias señor Presidente- algunas de las cuestiones que mencionaba el Representante Luege, dichas a través de mi persona, como falsas.

Yo quisiera demostrarle al compañero Luis Luege, que más bien me parece que está justificando una serie de maniobras que tiene esta ley en todo el apartado de concesiones.

¿A quién le puede parecer una ley como reguladora y no como privatizadora, cuando una concesión se da por 20 años con una prórroga de otros 20 más?

Hablar de 40 años es hablar de toda una vida, eso significa privatizar. Yo le he dicho aquí recio y quedito y muchas veces, que a nosotros nos gusta llamar a las cosas por su nombre. Efectivamente se llama concesión, pero el tiempo excesivo que está marcado para esta ley es realmente en los hechos una privatización.

Pero otra cuestión, ¿por qué 20 años o por qué 30 o por qué 15 o por qué 10? Nunca se presentó en esta Comisión, ni el Secretario de Transportes en esta Asamblea ha presentado una justificación de por qué deba de ser ese tiempo. Se dice que para recuperar la inversión. Bueno, la recuperación de la inversión son números, es un estudio técnico que se tiene que demostrar; una inversión se puede recuperar en 5 años o en 3 o en 20 o en 50, no sabemos; pero una concesión de un microbus, bueno, aquí sí sabemos cuánto se tarda en recuperar la inversión.

Entonces, me parece en realidad que estamos hablando de una privatización, y lo único que hice fue mencionar las cosas por su nombre.

Pero además, compañeros y compañeras, alguien, cualquiera puede obtener una concesión con una

mera solicitud, eso lo hemos criticado enormemente con el señor Peña Garavito, también recio y quedito; le hemos dicho que esa absoluta discrecionalidad y falta de norma ha provocado la corrupción. Esta ley, como dice el ingeniero Luis Luege, dice que existe la declaratoria de necesidad; correcto. Además existe la necesidad de presentar estudios técnicos; correcto, lo marca la ley. Pero una sola palabra en un artículo contrarresta todo lo demás. Por eso estoy hablando de maniobras, porque pese a que en el articulado de la ley se marca primero la declaratoria de necesidad y luego una serie de requisitos suficientes para normar las concesiones, más adelante viene otro artículo que contrarresta todo lo anterior porque basta una mera solicitud, basta el que alguien vaya con Peña Garavito y le pida un permiso, porque los permisos son de 10 años prorrogables.

Entonces realmente estamos hablando de una privatización en los hechos. Y no se diga de la liberalización de las tarifas, realmente hablar de tarifas es un asunto delicado, porque no son tres gentes las que se transportan, son millones, y esos millones de compatriotas ganan muy poco, y esta ley está permitiendo la liberalización absoluta de las tarifas en detrimento de la economía familiar. Eso, dice el señor Luis Luege, que no aparece en la ley, sino que las regula las tarifas. Eso es falso totalmente, porque pese a que el artículo menciona que la revisión será anual, inmediatamente agrega palabras que contrarrestan la obligatoriedad que sea anual.

Fue un debate muy fuerte, de muchas horas de trabajo en la Comisión de Transporte, y no fue suficiente para convencer.

Y menciona además que en el 2o. artículo de la ley hay dos palabras muy pequeñas: el "por sí", que el gobierno va a prestar el servicio "por sí" o a través de las concesiones. Ese por sí no venía en el proyecto original y se incluye. Desde luego que estamos a favor del artículo 2o. porque fue motivo de nuestra redacción, es correcto el artículo 1o. y 2o. y varios donde se le da la obligatoriedad al Estado.

¿Pero, qué es lo que pasa? Que me diga el ingeniero Luis Luege cuál es el artículo o el capítulo de esta ley que norma la empresa pública. Y aquí está el Programa Ingral de Transporte que

dejó aquí el Secretario de Transportes, en la página 31 aparece como plan de gobierno una empresa pública de 1500 trabajadores y funcionando, paradójicamente una empresa pública en el Apartado "A". No conocen las leyes o no sé quiénes sean los asesores del gobierno porque realmente no se puede una empresa pública descentralizada regir bajo el Apartado "A" de la Ley Federal del Trabajo. Sin embargo, aquí lo menciona, pero aquí dice al finalizar el proceso de quiebra de Ruta-100: la sindicatura será sustituida por una empresa pública. Yo le pregunto, ¿quién va a regular esa nueva empresa pública, en qué artículo de la ley la regula, la norma? No hay nada, ninguna norma para la empresa pública.

¿Por qué?, porque se quiere cancelar la obligatoriedad y el por sí del gobierno que marca esta ley.

Entonces, el debate es muy claro. Hay una ofensiva del Estado para desaparecer la única empresa pública.

Y yo sí quiero resaltar algunos de los beneficios, porque el ingeniero Luis Luege viene a platicarnos la historia desde 1981 a la fecha, pero no nos platica la historia anterior. Sería bueno que en esta tribuna él mismo, porque tiene los estudios, hablara de cómo era el transporte antes de que existiera la empresa Ruta-100. Y era, sin duda, mucho más corrupto y el "pulpo camionero" de entonces justamente decretó la quiebra por toda la bola de corrupción que había.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Padierna, ha transcurrido un minuto más de su tiempo. Le ruego termine.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIerna LUNA.- Voy a terminar, señor Presidente.

Solamente quisiera decir que la empresa Ruta-100 actualmente es la única empresa metropolitana que tiene un servicio barato, es la única que tiene rutas largas porque su función no es la ganancia sino el servicio. Es la única también que transporta masivamente, si no está en la lógica de saturar rutas, sino distribuir gente; pero además, es la única de todo el servicio que se plantea el origen-destino; que con un sólo pasaje, con cua-

renta centavos, las personas pueden llegar desde su origen a su destino y viceversa, cosa que ni los microbuses ni los taxis ni ningún otro medio de transporte tiene.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Padierna.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD (Desde su curul).- Señor Presidente, pido la palabra para hechos.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame. Yo quisiera rogar a los señores Representantes que concluyéramos con el punto en que estamos, que es la fijación de posiciones de los partidos, e inmediatamente vamos a abrir el debate cuan largo sea, a fin de concluir esta primera parte.

Solamente di la palabra para alusiones personales, si usted insiste se la doy, pero quisiera rogarles que fuéramos con el mismo orden de fijación de punto de los partidos.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Quisiera que me fundamentara, en Reglamento, esta propuesta que usted está haciendo.

Tienen razón, las personas que quieran hacer uso de su derecho a plantear una expresión lo pueden hacer.

EL C. PRESIDENTE.- Así es, Representante Peñaloza. Yo estaba poniendo a consideración del Representante esta propuesta. Yo simplemente les decía "concluyamos", porque nos falta una posición de partido e inmediatamente después vamos a abrir el debate tal y como lo señala el Reglamento.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Pero es una aceptación de algún Representante.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Usted quiere la palabra en medio de la fijación de posiciones?

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- No, no la he pedido.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias.

Entonces, tiene la palabra para fijar la posición del PRI, el Representante Filiberto Paniagua.

EL C. REPRESENTANTE FILIBERTO PANIAGUA GARCIA.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Asambleístas: Al hacer uso de esta tribuna es para fijar la posición de mi partido para manifestar a esta Honorable Asamblea los motivos que sustentan a la fracción priísta, en lo general, y en la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, de esta Primera Legislatura, en lo que ha sido su participación para la elaboración de la iniciativa de Ley de Transporte del Distrito Federal.

Como es de todos ampliamente conocido, desde el 23 de marzo de 1942 a la fecha, está vigente la Ley que fija las bases generales a que habrán de sujetarse el tránsito y los transportes en el Distrito Federal.

Esta ley, que en su tiempo cumplió su cometido, hemos de reconocer su desfasamiento, pues ya no satisface las necesidades de transporte ni apoya para solucionar la problemática de la vialidad en el Distrito Federal, porque nuestra ciudad capital ha sido desfasada en su infraestructura vial y de transporte y porque no podemos cerrarnos a la realidad de vivir padeciendo, todos los capitalinos, porque solamente reconociendo que no es con programas emergentes, como ya se ha hecho, solucionar la imperiosa necesidad de corregir a fondo los problemas que agobian a esta gran metrópoli, es que nos hemos dado a la tarea de consensar, en la pluralidad de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos, la iniciativa de Ley del Transporte del Distrito Federal que estamos seguros tiene un contenido de capitulado que encierra la necesidad que la sociedad actual demanda.

Esta iniciativa de ley se compone de 15 capítulos con 90 artículos y 9 transitorios como ya se ha dicho aquí, en donde quedó de manifiesto la voluntad partidista por coadyuvar para enriquecer cada uno de ellos, fortaleciendo así el espíritu de la iniciativa de la ley.

Al hablar de las disposiciones en la iniciativa, debemos establecer la obligatoriedad del gobier-

no del Distrito Federal para ofrecer un servicio público de transporte que garantice y satisfaga las necesidades del usuario capitalino y de las zonas conurbadas. Cuando nos referimos a las atribuciones que debe tener la Secretaría de Transportes y Vialidad, es para que a través de ésta se eficienten los sistemas de transporte público, sean estos eléctricos o de combustión, sean de personal, colectivos, masivos e incluso de carga.

Al hablar de los peatones, se pretende obligar al conductor a respetar el derecho de ellos, y comprometer a la autoridad a crear la infraestructura para su protección. A los usuarios de todo tipo de transporte, para ellos se contempla se les brinde seguridad, higiene, eficacia y comodidad en sus trayectos.

A través de la educación vial, se pretende que el gobierno del Distrito Federal promueva acciones permanentes, que reduzcan el alto índice de accidentes.

En lo relativo al servicio de transporte, se busca que exista un plan rector y un programa integral establecido por la Secretaría, en coordinación con la Asamblea Legislativa y la Secretaría de Desarrollo Urbano, se considera importante adecuar las modalidades del servicio de transporte; esto nos permitirá mantener un control más estricto de todos los medios creados para tal fin.

El tema de las concesiones es el más extenso que abarca la ley, ya que en él se trata de definir el procedimiento más adecuado para proteger a los usuarios y a los concesionarios.

Al referirnos a los permisos, se trata de establecer cuáles son las modalidades del transporte que así lo requieran. Punto medular de esta iniciativa de ley, es la vialidad y el tránsito, tema que encierra la problemática y ofrece alternativas para la solución de la misma.

Se hace mención de los estacionamientos, se pretende mostrar la viabilidad de desalentar el uso del vehículo particular en zonas conflictivas, sobre todo.

En lo que se refiere a las tarifas, se trata de dejar manifiesto que el gobierno del Distrito Federal buscará siempre proteger a la ciudad en su conjunto y principalmente a los jubilados, a las perso-

nas con discapacidad y a las personas también de la tercera edad.

En cuanto a la inspección y vigilancia, se establece que es obligación de la Secretaría formular los programas para cumplir y hacer cumplir todos los ordenamientos.

Con las infracciones y sanciones se busca que todos los concesionarios, operadores, particulares y prestadores del servicio público del transporte en general, hagan conciencia de la imperiosa necesidad de aportar lo mejor de cada uno para coadyuvar a la solución de este grave problema que es el transporte y la vialidad en el Distrito Federal.

Por lo antes expuesto y por considerar que existe voluntad política y porque el Distrito Federal necesita mejor integración de los diversos modos de transporte, garantía de servicio y seguridad al usuario, más proporción de educación vial, mejor desarrollo planeado en lo general, en una forma más importante tomar en cuenta los derechos de preferencia al peatón sobre todo a personas con discapacidad, niños y de la tercera edad.

Porque debe existir un enfoque metropolitano de transporte, porque debe hacerse un análisis y proyección tarifaria que proteja a la sociedad.

Por todas estas razones, la fracción priísta en la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos de esta Primera Legislatura, por mi conducto pone a consideración de ustedes, compañeras y compañeros Representantes, estas reflexiones en favor de la iniciativa de Ley de Transporte del Distrito Federal, que esperamos sea aprobada por esta Honorable Asamblea.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Paniagua.

Continúa la discusión en lo general, de conformidad con lo que establece el artículo 44 del Reglamento para el Gobierno Interior de esta Asamblea.

¿Oradores en contra?, la Representante Vázquez, el Representante García Solís; el Representante Leopoldo Ensástiga.

¿Oradores a favor?, Representante Fauzi Hamdan, Representante Eric Moreno.

Tenemos inscritos entonces, de acuerdo con el artículo 44 del Reglamento, a los Representantes Leopoldo Ensástiga, Estrella Vázquez e Iván García Solís y los vamos a invitar a pasar, de acuerdo con el Reglamento también, en forma alternada; uno en contra y después los que están inscritos a favor en forma alternada.

Ruego al Representante Leopoldo Ensástiga, presentar su posición en contra.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso, señor Presidente.

La iniciativa de Ley de Transporte que hoy nos encontramos discutiendo en este Pleno de la Asamblea de Representantes, es sin lugar a dudas un hecho de gran importancia para el futuro inmediato del transporte en esta ciudad.

Y la iniciativa que se ha presentado y donde de manera muy específica nosotros hemos hecho señalamientos y hemos hecho planteamientos que a nuestro juicio deberían estar presentes para garantizar que de manera muy importante, cuando menos los temas cruciales de esta iniciativa, como es el de las concesiones o la privatización del transporte público, el del subsidio, el de las tarifas y finalmente el de la empresa de transporte público Ruta-100, estén presentes y tengan una articulación que en realidad busque regular y planificar esta actividad, este servicio en la ciudad.

Estos cuatro aspectos en verdad son los temas de debate que no están resueltos aún en la iniciativa de ley y que están vinculados con el programa integral de transporte. Particularmente nosotros hemos planteado que efectivamente una iniciativa de ley que solamente se centra en la concesión a la iniciativa privada, que solamente regula su participación y que no deja con fuerza la existencia de empresas públicas y las regula, y sobre todo las alienta, lo único que está constituyendo es el desmantelamiento de lo público, el desmantelamiento de las empresas de carácter social que han costado mucho esfuerzo a los mexicanos y particularmente a los recursos de los capitalinos.

El Estado cuando concesiona los servicios elimina los subsidios, automáticamente se está convirtiendo en promotor y soporte de las empresas privadas, usa ilegalmente los recursos financieros -particularmente los de los contribuyentes- para transferirlos a los empresarios sin ninguna responsabilidad de antemano; y yo creo que habrá que decir, con toda certeza, que un transporte público, cuando es financiado por la sociedad -insistimos- no tiene que ser rentable económica o comercialmente, tiene que ser rentable socialmente, ésa es su naturaleza y es la que no aparece en la iniciativa de ley con toda precisión.

De esta manera, son los empresarios los que se están beneficiando exclusivamente de todo el sistema producido por la inversión pública, y yo creo que eso no es equitativo ni es justo para los capitalinos.

Eliminar subsidios en las condiciones actuales económicas, con tasas altas de interés, una política que no garantiza el buen desarrollo de la actividad económica en la ciudad, se vuelve principalmente un componente inflacionario. Cuando la ganancia de las empresas es la que se impone, entonces impacta a las tarifas y estas a su vez impactan otros servicios con los que está articulado el servicio de transporte. A mí me parece que esto habrá que dejarlo claro, porque es un debate de fondo que existe particularmente en esta iniciativa de ley.

Yo quiero señalar que efectivamente requerimos de un servicio de transporte público y esto tiene que aparecer en la ley como un capítulo.

Para garantizar la responsabilidad del Estado, su carácter obligatorio de brindar este servicio, de garantizar su control público sobre el mismo y particularmente buscar que lo que hoy está generando el servicio de transporte público, que es trasladar fuerza de trabajo, también en éste participe, que está vinculado a la actividad productiva, quiero señalarlo.

El transporte está vinculado estrechamente a la actividad productiva de la ciudad, a todas sus actividades económicas, no solamente transporta a seres humanos que requieren garantizar su seguridad, transporta en lo fundamental una fuerza de trabajo que se moviliza para llegar a sus centros

de trabajo. Si esto es así, entonces el sector productivo tendría que estar participando, colaborando para el buen servicio del transporte de la ciudad.

Pero además, el transporte tenemos que verlo de manera integral y no sectorial, y la ley lo único que nos está reafirmando es que prevalece una visión sectorial desagregada de la ciudad y que entonces prevalece una visión estrecha. No, yo creo que requerimos que en una iniciativa de ley como ésta tan importante, prevalezca una visión integral en tanto está conectado el transporte con otros servicios que se brindan y se desarrollan en esta ciudad.

El transporte es un componente, es un factor de valorización de las zonas urbanas, el transporte está vinculado a las actividades económicas y a su desarrollo, el transporte está vinculado a la estructura vial, y entonces requerimos una visión mucho más globalizadora.

Por ello, se requiere priorizar el transporte público de carácter colectivo sobre el transporte individual, se requiere garantizar el transporte público sobre el transporte privado y esto no es el espíritu fundamental de la iniciativa que se está presentando. Y valdría solamente revisar lo que sucede en esta ciudad.

En esta ciudad están conviviendo diversos modos de transporte, esto es un caos y un desorden, estos diversos modos de transporte es el obstáculo principal para la planeación y la regulación.

Entonces, por qué volver a buscar una concesión indiscriminada, no regulada, no planificada, con falta de una estrategia única, integradora del transporte en el Distrito Federal.

Y habrá que decir que el gobierno ha venido debilitando su participación en el transporte público; se ha abierto -desde hace ya varios años- paso a políticas privadas. Ahí están las concesiones a los microbuses, que hoy más del 50% son los que brindan la cobertura del transporte en la ciudad; se ha alentado al transporte privado y hoy se vuelve a pronunciar, acentuar en esta iniciativa, esa tendencia privatizadora, y yo creo que no se frena, por el contrario, se están creando todas las condiciones para que así sea.

Creo que habrá que decir que en verdad una Ley del Transporte en el Distrito Federal tendría que tener una visión metropolitana; es decir, requeriríamos de una iniciativa de ley que trascendiera el propio territorio del Distrito Federal; que fuera más precisa en cómo alcanzar este objetivo. Pero también que requeriríamos de una empresa, una única empresa de carácter metropolitano integradora de todas las formas de transporte público y privado en la ciudad, que nos permitirá regulación, ordenamiento y planeación y, sobre todo, eficacia.

Una empresa de esta naturaleza efectivamente nos permitiría homologar las condiciones de trabajo en que se encuentran quienes prestan los servicios; hoy no tienen ninguna garantía, salvo en el caso de Ruta-100 que tienen condiciones generales de trabajo apegadas a la Ley Federal del Trabajo; pero en ningún otro sector transportista tienen garantías y derechos los trabajadores.

También alcanzaríamos a definir una política tarifaria que permitiera que esto dependiera particularmente de los acuerdos del gobierno con las empresas, y no dejáramos a las empresas -a sus costos de operación, al mantenimiento de las unidades- definir las tarifas o entrar en una negociación exclusivamente desventajosa para el gobierno.

El subsidio que requerimos para garantizar la rentabilidad social del transporte en la Ciudad de México tiene que ser de carácter general, un subsidio básico para toda la población para la operación de este transporte, y debe ser mucho más específico y mayor para algunos sectores como se ha planteado en esta propia Asamblea de Representantes. A los ancianos, a los jóvenes, a las madres solteras, creo que habrá que beneficiarlas con mayor claridad.

Entonces, la modernización del transporte no puede ser el cambio de unidades o la sustitución de las mismas, no puede ser el otorgamiento de más concesiones sin la claridad de que no vamos a regresar a principios de los 80, cuando entró en crisis el transporte concesionado a la Alianza de Camioneros.

No, requerimos que la verdadera modernización del transporte garantice los derechos de los trabajadores; garantice los derechos y las garantías

para quienes quieren participar desde la iniciativa privada, pero también desde el sector público, en el beneficio de un mejor transporte para la ciudad.

Yo creo que esto es lo que requerimos, y la ley actual del transporte no está garantizando esta visión; está fomentando aún más una visión estrecha de cómo modernizar la ciudad.

Por ello, yo quiero dejar muy claro que hoy esta Asamblea de Representantes tiene que garantizar cuando menos los cuatro aspectos que yo había señalado.

En primer lugar, creo que se requiere abrir un capítulo que hable expresamente de las empresas públicas de transporte, y particularmente se requiere darle una salida jurídica y política al conflicto de Ruta-100, que lleva más de 7 meses en esta ciudad.

Lo que están proponiendo en esta ley no resuelve ni contribuye al espíritu que ha prevalecido: buscarle una salida política y jurídica al conflicto con Ruta-100.

En segundo lugar, se requiere que reconozcamos expresamente que Ruta-100 sigue existiendo jurídicamente, que mientras no haya concluido la finalización del proceso jurídico, no podemos pasar por encima del decreto presidencial que le dio origen y que debemos cuidarnos de atentar contra una empresa existente y contra los derechos de los trabajadores.

Por otra parte, habrá que decir que el subsidio que se requiere y que debe mantenerse no puede ser transferido a las empresas privadas; por ello, se requiere una empresa pública de transporte. El subsidio, que como el día de ayer supimos por voz del Secretario de Finanzas, se va a mantener en 40 centavos las tarifas, el subsidio tiene que ser para una empresa pública y no para los nuevos concesionarios privados.

En tercer lugar, en materia de tarifas, yo creo que conociendo y partiendo de la experiencia que hemos tenido por el gobierno en esta ciudad, se requiere establecer los candados necesarios para garantizar que las tarifas que se impongan estén al acceso de los sectores de menores ingresos. No puede prevalecer la ganancia de las nuevas em-

presas por encima de la rentabilidad social, del interés de un subsidio que viene a complementar el salario de los sectores de menores ingresos.

Yo creo que se requiere que alcancemos un acuerdo para que el jefe de gobierno capitalino no sea el único, ni junto con las empresas que van a ser las que tengan la concesión del transporte, las que definan las nuevas tarifas. Se requiere que el órgano legislativo, se requiere que otros sectores de la sociedad participen, evalúen sobre este objetivo.

Sin esta regulación, sin este candado, difícilmente podremos encontrar una solución al problema de la fijación de tarifas.

Y finalmente, yo creo que requerimos reconocer explícitamente en esta ley a la empresa pública de transporte Ruta-100, como lo estamos haciendo con el Sistema de Transporte Eléctrico, como lo estamos haciendo con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, como lo estamos haciendo con aquellos concesionarios de los microbuses; pero muy distinto es que en algunos casos, como ya he señalado, son empresas de utilidad pública, de interés social, creadas expresamente para ese objetivo, ésa es su naturaleza; y parece que hoy mismo queremos desaparecer una conquista de los capitalinos, una conquista que había alcanzado beneficios para toda la ciudadanía.

A mí me parece que sin estos preceptos, sin estos principios básicos, sin estas garantías, difícilmente esta ley va a responder a las expectativas de un mejoramiento de un servicio que hoy requerimos en esta ciudad.

EL C. PRESIDENTE GONZALO ROJAS ARREOLA.- Para hacer uso de la palabra en pro, tiene la palabra el Representante Fauzi Hamdan.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Asambleístas: Lo que evidentemente no se vale en la discusión de esta iniciativa en forma de dictamen de la Ley de Transporte es provocar de alguna manera el engaño o inducir a errores en aquellas instituciones o aquellas personas que desconocen la naturaleza de un régimen general de concesiones.

Nadie, ni en el contenido ni en su alcance de esta u otras leyes que regulan regímenes de concesiones, se puede hablar en sentido estricto de una privatización, porque casualmente los concesionarios son organismos descentralizados por colaboración, de acuerdo con las modalidades del derecho público, para que mantienen su carácter de entidades privadas sujetas a regulaciones, a controles, a supervisiones, todo ello, esas medidas políticas tendientes a satisfacer la necesidad colectiva pública de interés general en este caso del servicio de transporte.

De manera que las medidas estructurales de la ley no traen en primer lugar una exclusión de la intervención del Estado, sino por el contrario; el Estado se conduce dirigiendo, conduciendo e induciendo todo el proceso del régimen de prestación de este servicio público, en este caso de transporte.

No van a quedar, a su libre albedrío, los concesionarios como los que actualmente existen, o al menos es el instrumento y el propósito de estas regulaciones para fijar libremente el precio de la contraprestación por el servicio.

Finalmente, el Estado tiene las facultades totales y absolutas, conforme a la legislación actual y la nueva que se está proponiendo, para fijar la tarifa en función del equilibrio financiero.

Y el equilibrio financiero es responder a una conciliación de intereses aparentemente antagónicos que son: por un lado, el interés del concesionario, legítimo, de buscar su beneficio personal, el lucrar legítimamente en una actividad también lícita y legítima, y, por el otro lado, la labor del Estado de buscar que esa tarifa sea lo más asequible y accesible al mayor número de sujetos destinatarios del servicio, para que tengan acceso.

Por eso, la misma ley habla de que será general, regular, permanente, buscando la satisfacción del interés público. Está a lo largo y a lo ancho de esta iniciativa, reiteradamente señalado este propósito de la ley.

Por otro lado, de ninguna manera la ley está hablando de la exclusión, de la posibilidad de una empresa pública que preste alguna de las formas del transporte de pasajeros. De hecho existen

ahora ya dos organismos descentralizados que la misma ley recoge, el servicio del Metro y el régimen de trolebuses. Pero adicionalmente, la ley dice expresamente, inquietud de usted, doña Dolores Padierna, y de usted, don Leopoldo Ensástiga, de que dónde está la empresa pública. Ahí está dicho: "empresa de participación estatal", que es una inversión, coinversión de particulares y el mismo Estado; eso es lo que es una empresa de participación estatal.

Y, ¿quién la regula? Bueno, pues hay una ley que se llama Ley Federal de las Entidades Paraestatales que la regula, la controla, la supervisa para los propósitos de actividad prioritaria, que se califica toda actividad que es una actividad originaria del Estado y se considera prioritaria. Cuando es exclusiva del Estado y no pueda ni siquiera concesionarse, la propia Constitución la califica como estratégica. En este caso es una actividad prioritaria.

No se trata, creo que es un problema de terminología, no es un problema de desechamiento de exclusiones, es un problema simplemente del contenido de la misma ley.

La ley es general, no puede entrar a individualizaciones. Habla que podrá, preocupación que compartimos de que el Estado podrá hacerlo o la administración pública por sí misma, a través de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o mediante concesión.

Las modalidades están: puede ser mixta la intervención, y de hecho la tendencia de la normatividad va en ese sentido, pero eso sí hay que reconocer algo que es evidente: que si se le da a un particular una concesión, buscando el Estado su regulación, su control, su supervisión, siempre será en atención, ¿de quién?, del usuario final. Para eso regula: para satisfacer esa necesidad de que haya accesibilidad al servicio, que se preste en condiciones óptimas, eficientes. Ese es el propósito regulador de la misma ley.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame un momento, señor Representante.

¿Con qué finalidad, señora Representante Padierna?

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Para una interpelación.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta el orador una interpelación de la Representante Padierna?

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Naturalmente, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Gracias, Representante Fauzi Hamdan.

Yo solamente le quiero preguntar a qué se refiere usted o dónde existe algo que usted comenta de que las empresas concesionarias son organismos descentralizados de colaboración.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Pero para su conocimiento, doña Dolores, toda la doctrina del derecho administrativo, todos los autores de derecho administrativo, tanto nacionales como extranjeros, califican a los concesionarios, no sólo a ellos, sino a los contratistas que realizan una actividad, que colaboran con una actividad de interés público, se les califica o clasifica como organismos descentralizados por colaboración; conservan su carácter de entidad privada, pero en razón de la función y actividad que realizan, que es de interés general, y por eso la actividad es originaria del Estado, tiene un tratamiento de mayor energía, de control, de supervisión por el interés que está de por medio y, por lo tanto, la doctrina los clasifica en esa forma; por ello, la regulación es tan severa; por ello, no es como cualquier actividad particular que nada más afecta, vamos a decir, preponderantemente intereses particulares, en donde en mayor o menor grado hay normas de la policía administrativa para salvaguardar seguridad, tranquilidad, salud pública.

Aquí, por satisfacer una necesidad colectiva, lo que se llama las grandes uniformidades de necesidades, al Estado le exige y se exige a sí mismo, porque es su esencia de sus funciones y atribuciones, regularla, controlarla y supervisarla, pero todo en función de un fin, es satisfacer la necesidad en este caso de transporte.

Pero finalmente la misma ley que estamos discutiendo no excluye la posibilidad de que el Estado participe, es más, empieza reconociendo su derecho pleno, total, cabal y absoluto de intervenir como agente activo en la actividad de regulación y de prestación; pero dicen que podrá también otorgarlo a particulares y todavía agrega algo más radical, que por primera vez adopta un principio doctrinal de todo el derecho administrativo, extranjero y nacional. Dice: el particular nunca tendrá un derecho preexistente, será un acto gracioso del propio Estado otorgarlo o no; claro, que si satisfacen los requisitos previa declaratoria de necesidad, habrá que otorgarlo, si la declara, hay una regulación de programa, de vinculación, la red de transporte, para lograr el orden, la tranquilidad, la seguridad, el combate a la contaminación y, una cosa más importante, el monopolio.

No podemos hablar de un solo prestador de servicio, de un órgano único prestador de servicio del transporte, tan nefasto es uno como la atomización en lo que era el famoso "pulpo camionero"; pero el "pulpo camionero" creció y a usted y a mí nos consta, no por razones de que no hubiera ley, la ley era muy deficiente, el reglamento del 42 es una ley anacrónica de 13 artículos de la misma, sino por actitudes de relajamiento de la autoridad dejó hacer libremente, violentando los principios de una auténtica acción seria, de la autoridad cumpliendo con la ley y con el propósito final que le servía de fundamento; simplemente se relajó y dejó que creciera esto, como también dejó de una manera muy perversa, muy grave, el deterioro de Ruta-100.

Llegar a los extremos de un subsidio de casi 1,200 millones de nuevos pesos, a una entidad como si tuvieran 900 y ahora lo que está presupuestándose para el subsidio general. Le preocupa que haya subvenciones a los concesionarios particulares o estímulos fiscales, eso es de su naturaleza.

Cuando hay un desequilibrio económico o una situación extraordinaria, el Estado llega a subvenir para proteger, salvar al concesionario y no aumentar la tarifa. El ejemplo clásico la devaluación del 82, BANOBRAS entró a rescatar a todos los concesionarios de transporte de carga federal, los apoyó, convirtió la deuda, se subrogó en la deuda de los llamados permisionarios de carga federal y asumió directamente el pasivo; ¿por qué?, por-

que de lo contrario hubieran tronado las empresas y se hubiera venido abajo el servicio de transporte de carga, lo mismo hizo con los pasajeros, de manera que es obligación del Estado...

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- ¿Acepta el orador una pregunta?

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación, Representante Fauzi Hamdan?

Adelante, Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Gracias. Efectivamente, el artículo 2o. de esta iniciativa de ley señala que la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal, compete originalmente a la Administración Pública del Distrito Federal. Hay un reconocimiento explícito que le compete a la Administración Pública del Distrito Federal y, más adelante, el Capítulo 8o., nos habla sobre las concesiones; lo está señalando en el artículo 34 en uno de sus párrafos, en uno de sus renglones, que a través de empresas de participación estatal o mediante la concesión. Bueno.

Esta ley reconoce que originalmente le compete a la administración pública, ¿verdad? ¿Estamos de acuerdo en ello? Sin embargo, al escucharlo a usted, no me explico por qué no reforzamos que le competa, que sea obligatorio para la administración pública seguir brindando este servicio.

Y no estoy hablando del caso de los microbuses o de otro, estamos hablando del caso del transporte público masivo, colectivo, el de Ruta-100; ¿por qué?, ¿por qué se favorece esa tendencia a concesionarlo? Porque eso es lo que está detrás, que se concesione el transporte que era de carácter público a la empresa pública.

Entonces, yo digo: eso es lo que tenemos que resolver y en este punto, pues solamente aparece un capítulo de concesiones y si bien, como usted lo señala, está regulada por las empresas paraestatales y por la ley correspondiente, ¿por qué no aparece un capítulo para favorecer, para fortalecer la participación de la administración pública para brindar este servicio a través de

empresas públicas, si le compete originalmente y en segundo lugar, en el momento en que lo concesiona, lo hace a entes privados?

Esa no es su naturaleza doctrinaria del derecho. Está bien, usted podrá tener la razón, pero económica y financieramente, los entes privados a los cuales se les va a concesionar, van a buscar la ganancia; van a entrar a un nivel de negociación y van a pasar por encima del interés ciudadano general.

Esa es la verdad, eso no sucede con cualquier concesión a un ente privado, si no, no le entran, si no es rentable económicamente nadie le entra a invertir; esa es la naturaleza económica.

Entonces, yo quiero preguntarle a usted: si estando de acuerdo en que le compete originalmente a la administración pública, ¿por qué no fortalecemos a una empresa pública?, ¿por qué no corregimos, saneamos lo que ha estado mal, pero garantizamos su existencia para un mejor servicio que sería un regulador también de las actividades o de las concesiones en otros sectores del transporte a entes privados?

Yo le pregunto, ¿por qué no favorecemos la participación del Estado de manera directa, a través de empresas públicas? Gracias.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Déjeme contestársela. Voy a repetir algunos conceptos que ya vertí, pero voy a ser puntual en la contestación.

En efecto, en la ley tiene la facultad originaria la administración pública de prestar, pero también tiene su facultad para otorgar concesiones.

No se puede establecer la obligatoriedad exclusiva de prestar el servicio de transporte porque incurriría en una actividad que la convierta en una actividad de exclusividad, excluyendo a los particulares; y no es estratégica, es prioritaria.

De hecho, algunas de las modalidades del servicio de transporte son prácticamente exclusivas del Estado, por su magnitud, por su severidad del impacto de inversión y por el arrastre que en los usuarios tiene, por ejemplo el Metro.

El Metro, por su propia naturaleza y por las condiciones en que ha operado desde 1968, no es concesionable, o en sus condiciones el Estado que no necesariamente debe o no subsidiar, independientemente de si es positiva o no la política, es el Estado el que finalmente es el gran rector, el gran regulador de esa actividad por su trascendencia general, porque es público el servicio que se presta.

Consecuentemente, el hecho de que -y yo sé a dónde va usted- ¿por qué no está aquí -como lo están el Metro y trolebuses- Ruta-100?; porque jurídicamente Ruta-100 está declarada en quiebra, y puede en cualquier momento y de hecho hay una explicación de que pudiera haber una entidad paralela o alterna que pueda prestar el servicio por parte del Estado, lo hará en su momento según las circunstancias y como vengán las consecuencias del proceso jurídico que se sigue, porque jurídicamente está declarada así.

Esta circunstancia es un hecho; no puede regularlo revirtiendo una sentencia que ha causado o estado ejecutoriada por parte de autoridad judicial que ha declarado esto ejecutoriado, pero eso no obsta de que conforme a la ley puede el Estado, y ya lo he reiterado, participar activamente formando otra entidad, ya sea en forma exclusiva del Estado o bien en combinación, en forma de combinar esfuerzos y recursos con los particulares para prestar alguna de las rutas conforme al gran programa de transporte y vialidad que finalmente debe formar parte del Programa General de Desarrollo y al que se alude en la ley en diversas ocasiones.

Pero lo que yo no entiendo es por qué hay esa actitud radical de que lo que se haga por el Estado está bien, o está mal hecho; o lo que se haga por los particulares está bien, o está mal hecho; porque en uno u otro caso ambos han demostrado en muchas ocasiones hacerlo mal, eso es definitivo. Como también excepcionalmente algunas cosas que ha hecho el estado dentro de lo que era el gran Estado intervencionista, las llegaba a hacer bien, la excepción. Pero tampoco, y es lógico y legítimo que un particular que es parte de la estructura de un Estado y de una organización del pueblo o del Estado, al prestar una actividad lo haga en función de los intereses que están de por medio.

Buscar o exigir al particular la solidaridad social, todavía es una quimera, un sueño, una fantasía que está muy lejos de hacerlo, pero el Estado tiene la obligación de hacer efectivo ese sueño y esa esperanza, y tiene las facultades para ello.

El particular buscará siempre su interés particular, sus recursos y una utilidad naturalmente, si no para qué hace una organización de carácter mercantil, y ahí está la esencia, el meollo de todo. El Estado interviene para lograr ese equilibrio, con las facultades que tiene en una actividad originaria de ella. Por ello se le llama al concesionario, porque es un acto gracioso del Estado otorgarle o no una concesión, no tiene un derecho preexistente como cuando usted tiene el derecho de propiedad para realizar una actividad y le requiere, por razones de orden y seguridad el Estado, cumplir ciertos requisitos; remueve un obstáculo pero ya tiene usted el derecho preexistente, pero sí le exige ciertos requisitos porque está de por medio la seguridad o el orden público.

Pero en el caso de las actividades calificadas en los términos del 28 constitucional, está diciendo, no por esta ley, desde la del 42, que el Estado lo puede hacer por sí o a través de concesionarios.

¿Cuál va a ser la dinámica que vaya a llevar la administración pública del Distrito Federal en este sentido? Bueno, la tendencia no sólo es de México, en general es que el Estado se adelgace, que intervenga lo menos posible como agente activo de la economía o de prestador de servicio. Es preferible que el Estado oriente su actividad reguladora de fiscalización y orientadora para lograr ese propósito de fin público, que se dedique, como ha demostrado lo nefasto de su actividad, a ser el ejecutor, el agente activo, el prestador del servicio. Eso lo ha demostrado. No es mejor la actividad porque la haga el Estado o la hagan los particulares, ahí está el quid.

A usted le preocupa, señor Representante Ensástiga, lo de Ruta-100. No voy a discutir ahorita jurídicamente. Hay una sentencia que ha declarado en quiebra.

Pero además, usted dice muy bien, por qué le cortaron el subsidio si nosotros, Asamblea, aprobamos una partida presupuestal de subsidio a

Ruta-100 para el ejercicio este que ya está por terminar. Pero nosotros también aprobamos, con todos sus asegunes, que el Estado podía, y concretamente el Jefe del Distrito Federal con acuerdo del Secretario de Finanzas, hacer transferencias y traspasos de partidas en los términos del Código Financiero.

Y los traspasos y transferencias de partidas las puede hacer -independientemente de esa discrecionalidad absoluta que tiene, que nos hemos opuesto nosotros junto con ustedes, en 95, el año pasado en diciembre nos opusimos a esa generalidad- siempre y cuando tenga una justificación de un programa prioritario, y yo no creo que no tenga una actividad o un fin prioritario la del servicio del transporte.

Socavar y cavar su sepultura desde un principio a Ruta-100, era lógico y consecuente con la circunstancia que la institución operaba con las condiciones de deficiencias, insuficiencias, tanto de recursos humanos como de recursos materiales. No podía seguirse atendiendo.

Y ahorita, jurídicamente, si vamos a atenernos a un estado de derecho, ha sido declarada en quiebra, declarada con esa categoría por un juez. Es justo o no, yo no discuto, quiero ser honesto en ese sentido. Simplemente desde el punto de vista jurídico está declarada en quiebra por un juez, ratificada por un colegiado. Así está la situación jurídica. Yo no voy a discutir, bueno, yo soy abogado.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, quiero recordar que no se permiten los diálogos.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Si, muchas gracias, pero estoy comentando de boca así, y entendemos el diálogo de mímica y hablando.

Sí, pero ahí está la cuestión jurídica y no podemos soslayar esta verdad.

Pero adicionalmente, esta ley, me extraña, con toda honestidad, que hayan pensado en votarla en contra, cuando toda la estructura de la ley es regulación, de protección, de impulso, de estímulo, de apoyo, de estructura, de una prevención. Es

una ley auténticamente de avanzada. Nada más es un punto comparativo. Yo los invito a comparar...

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor Representante.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Con qué finalidad, Representante Padierna?

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Para una pregunta al orador.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta una interpelación el orador?

Adelante, Representante Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Como la mímica no fue suficiente y ya se está yendo por otro lado del cual yo le hacía la pregunta con mímica, quisiera preguntárselo de manera directa.

Usted está considerado, compañero Fauzi Hamdan, como uno de los mejores abogados que tiene México y nos honramos de tenerlo en esta Asamblea; usted, como buen abogado que es, ¿considera, desde el punto de vista jurídico, si la declaratoria de quiebra fue legal o ilegal?

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD.- Como buen abogado que usted me califica, no puedo prejuzgar un asunto del cual no he visto el expediente, desafortunadamente. Con toda honestidad doña Dolores le estoy hablando, palabra, no es evasiva, no estoy yéndome por el Océano Pacífico y el Atlántico para darle vuelta, palabra, no conozco el expediente.

Y así como le dije, con todas las reservas del caso, le quiero ser honesto, vuelvo a repetirle, yo dije que jurídicamente está declarada en quiebra, no estoy calificando si fue justa o injusta. Quiero que quede claro. Fíjese, no toda una norma jurídica es justa, muchas no lo son, y menos una resolución

muchas veces judiciales son justas, son legales, es la verdad formal, pero no necesariamente es justa. Yo hago mi reserva de la justicia. Lo único que dije: es legal; no dije que sea justa.

Y aquí no quiero entrar a todo lo que son las tripas de lo que es el organismo descentralizado, cualquiera que sea en su actividad o en su función. Yo no estoy en contra de que el Estado intervenga como agente, de hecho la ley misma no lo excluye; lo único es que tampoco tomaron una actitud de extremista, y así lo dije desde un principio; no es válido de alguna manera inducir al error, y así empecé mis palabras de mi intervención, dando a entender algo que no lo es, la ley no excluye la intervención del Estado, al revés, la reafirma, es vehemente, es profunda en ese sentido. Y si hay una tendencia de privatizar, de concesionar actividades, carreteras, telecomunicaciones, etc., es una tendencia general, porque agotó el estado obsoleto su función en 40 años de ineficiencias y deficiencias permanentes. Esa es una realidad también.

Pero quién sabe si llegar al otro extremo, al otro péndulo como decía Schopenhauer, sea también bueno o sea malo, lo ignoro; estamos en esta vorágine, en esta dinámica, en este cambio y lo único permanente en este mundo o en esta vida es el cambio, es lo único que permanece en su condición errática y cambiante. Estamos en este momento, pero la fotografía, pero la película y así estamos ahorita. Pero esta ley incluso ni siquiera la para, trae el dinamismo suficiente, su flexibilización para actuar el Estado directa o con colaboración de particulares mediante el acto de concesión o a través de empresas públicas mixtas de coinversión del Estado y particulares, hay una apertura total e integral.

EL C. PRESIDENTE FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO.- Gracias, Representante Hamdan.

Para alusiones personales, tiene la palabra el Representante Leopoldo Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso, señor Presidente.

Yo creo que en primer lugar, después de la última intervención, acabamos de tener claro que lo que

está presente en la iniciativa de Ley del Transporte es una visión privatizadora, que está alentando esa tendencia privatizadora que está imponiendo en el rumbo de la economía nacional. Una visión que piensa intervenir y concesionar todos los ámbitos, de manera paulatina, de los servicios públicos.

Yo creo que qué bueno que se dice, porque efectivamente sí existe una visión distinta del rumbo nacional y que se hizo explícita de manera muy precisa, es la única fórmula, es la privatización la fórmula bruja de los modelos neoliberales que atentan contra las grandes conquistas forjadas en años de historia en este país, porque la rectoría de la economía en la economía del Estado sigue siendo un principio básico para poder generar los equilibrios de carácter social, pero también para forjar una perspectiva de unidad nacional, de pacto social dentro de los distintos sectores de esta sociedad mexicana tan compleja.

Y qué bueno que el día de hoy se presenta, de una vez por todas, y este es el debate que está presente en la Ley de Transporte y se ha presentado a la Asamblea de Representantes.

Yo quiero decirle que la declaración de quiebra que se ha emitido con respecto a la empresa Ruta-100 aún no es definitiva. Actualmente se están tramitando algunos medios de carácter legal para revertir esta situación.

Como usted sabe bien, se está planteando un incidente de invalidez de la quiebra, interpuesto en fecha de 5 de junio de este año, aún sin resolverse definitivamente, que hay un recurso de impugnación, de competencia por declinatoria.

Yo creo que el proceso de declaración de quiebra no ha concluido y habrá que revisar el expediente, pero entonces, digo yo, ¿qué está sucediendo en esta Asamblea de Representantes?

Estamos discutiendo una ley que puede aprobar la omisión de una empresa pública de transporte llamada Ruta-100, que ni los propios legisladores conocen, sin materia de declaración de quiebra, legalmente está resuelta, incluso si ya concluyó su proceso jurídico.

Esto me parece una irresponsabilidad. Y por eso nosotros estamos señalando que hoy es más con-

veniente que aparezca en la ley, se reconozca en la ley el reconocimiento de esta empresa porque no ha concluido el proceso jurídico y, en segundo lugar, porque ni esta Asamblea ni los integrantes de esta Asamblea de Representantes tienen claro el curso jurídico de esa declaración. Entonces, me parece irresponsable.

Yo creo que entonces, en primer lugar, habrá que garantizar que no se omita.

En segundo lugar, habrá que garantizar un artículo, y habrá que ver de qué naturaleza- si es transitorio o de otra manera-, para que, en su caso, una vez resuelta la situación jurídica entonces se proceda conforme a la ley. Eso es más correcto, es más justo pero, sobre todo, es de mayor congruencia por las facultades que nosotros tenemos.

Esto es lo que estamos apelando, porque podríamos abrir un debate de carácter jurídico, revisar el expediente, los planteamientos que nos han entregado los integrantes de Ruta-100 a la Comisión Plural, y yo creo que ni hemos estado todavía en el momento de poder emitir en su caso una opinión al respecto del proceso jurídico de la declaración de quiebra, pero creo que no habrá que cometer una irresponsabilidad dándoles o condenando a Ruta-100 y a sus trabajadores a una desaparición que, por decreto presidencial, todavía existe en tanto no se finiquite el proceso de la declaración de quiebra.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Ensástiga.

En contra en este mismo asunto, en lo general, tiene la palabra la Representante doña Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes: Se nos dice que efectivamente esta ley que fue trabajada con una gran cantidad de reuniones y de sesiones, de discusión tratando de involucrar a todos los interesados en la prestación del servicio de transporte en la Ciudad de México, incluso del área metropolitana, es una ley que considera los derechos del usuario, de los peatones, y que enfrenta establecer las bases generales para lograr

que el servicio de transporte colectivo en la Ciudad de México y el transporte en general, pueda superar esa situación de caos, de anarquía en el que actualmente se encuentra.

Se nos señala también que este servicio en la actualidad está en su mayoría concesionado y que en ese sentido revertir la tendencia no es un asunto sencillo. Y también nos dicen quienes argumentan a su favor, que no se trata de estar en una posición de que el Estado juega un papel nefasto en la prestación de los servicios y, sin embargo, en esa misma intervención repetidamente se señala en la necesidad de adelgazar el Estado y, como lo decía nuestro compañero Leopoldo Ensástiga, se pone justamente la discusión en el punto que a nosotros nos parece central.

En la Ley Orgánica de la Administración Pública se señala, en el artículo 10, que los servicios públicos estarán a cargo de la administración pública del Distrito Federal y que éstos podrán concesionarse, en el caso de que así lo requiera el interés general y la naturaleza del servicio lo permita, como se dijo, la naturaleza de este servicio de transporte está considerado como un servicio prioritario y no estratégico; de manera que este es un servicio que puede concesionarse, siempre y cuando así lo requiera el interés general.

Nosotros consideramos que la ley no respeta este artículo y por lo tanto el referente constitucional, porque en el capítulo de concesiones los requisitos que establece para poder concesionar este servicio hablan de lo siguiente, dice en el artículo 35: las concesiones podrán ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público; es decir, que aún cuando en muchos artículos se señala de que no existe para los particulares el derecho de la concesión, en este artículo se abre esa posibilidad, se dice que puede ser a solicitud de los particulares que se otorgue una concesión y no implica, aquí no lo señala, que sea por el interés público.

Más adelante dice que habrá que establecer una declaratoria de necesidad para poder hacer la concesión, pero, ¿quién establece esa declaratoria de necesidad?, la establece el Secretario y el Regente, en la soledad de sus oficinas; porque otro problema que tiene esta Ley, es que no considera -y eso lo señalamos en algunas reunio-

nes-, no considera ningún órgano de consulta para la valoración de las decisiones de los responsables de la administración pública de la toma de decisiones, no solamente en cuanto a las concesiones, sino en cuanto a tarifas y en cuanto a la aprobación del programa integral del transporte.

Esos pequeños agregados que le daban a la Asamblea de Representantes la posibilidad de intervenir con una opinión para poder decidir acerca del programa integral de transporte, de las tarifas o incluso -podría pensarse- de las concesiones, quedaron desaparecidas de esta iniciativa de ley.

Entonces, la ley lo que establece es la discrecionalidad de la autoridad para tomar decisiones fundamentales como son las que ya señalé. El caso de la concesión del servicio de transporte y el de las tarifas, que son asuntos que parecen sencillos pero que marcan a la Ley porque efectivamente dan las bases generales, no para que se rijan las relaciones y se controlen aquellas empresas que tengan la concesión de alguno de los servicios de transporte, sino al contrario, para que puedan permanentemente presionar a la administración pública para demostrar que es la empresa privada, las empresas que tienen permisos o concesiones, la posibilidad de demostrar que son y la fuerza para estar presionando a la administración pública en el aumento de tarifas y también en el incremento de las concesiones del servicio de transporte; y esto lo señalamos muchas veces en las discusiones que se dieron.

Pero además, en ese capítulo de concesiones, se habla de un límite para las personas físicas, de poder tener concesiones de diferentes modalidades en el sistema de transporte.

Se habla de que un particular no podrá tener más de cinco concesiones y, sin embargo, se abre la posibilidad de que las personas morales tengan una posibilidad ilimitada -insisto- a solicitud de los intereses privados o a través de concurso; pero se abre la posibilidad de que tengan concesiones ilimitadas en cantidad de vehículos, en rutas, en modalidades de transporte, a las personas morales. Esto, lo señalamos, propicia el monopolio y es anticonstitucional.

Por otro lado, yo quisiera señalar también que los señalamientos, las propuestas que se contienen en varios artículos y que hablan de los derechos de

los usuarios, de los peatones, incluso de este interés que se señalaba aquí en tribuna de desincentivar el uso del automóvil para propiciar el desarrollo de un transporte colectivo adecuado que pueda con esta situación impactar en otros ámbitos, como podría ser el problema de la contaminación ambiental, es una buena intención que se señala, es un enunciado en la ley porque finalmente no se establecen; y si es así, quisiéramos que nos lo hicieran ver porque en todas las sesiones hemos estado señalando esto.

No se establecen las normas para lograr eso, y con la política actual del gobierno que acaba de decretar de eximir totalmente del pago del impuesto sobre automóviles nuevos y que le permite a las empresas reducir sin requisito alguno hasta el 71% de las inversiones en automóviles nuevos cuyo valor unitario no exceda el límite que fijará el decreto correspondiente, con este tipo de políticas lo que se está haciendo es incentivar el uso del automóvil y se está además subsidiando de manera disfrazada a las clases pudientes porque son éstas las que van a poder adquirir modelos de 1996, si no, ¿quién?

Cuando se empieza a hablar además, por parte del gobierno, del Secretario de Protección al Ambiente, de un posible programa de contingencia invernal que contemple un doble "Hoy no circula", entonces está muy claro, todas las propuestas están encaminadas a promover la compra de autos por quienes pueden llevar a cabo esto, que son las clases pudientes; y el servicio de transporte colectivo, la prestación de este servicio por parte del Estado está totalmente relegada en la ley que actualmente se nos propone.

Tan es así, y por dar sólo un ejemplo, si ustedes ven los capítulos que contiene la ley, trae un capítulo amplio que es el único que contiene su capítulo que se refiere a las concesiones, y no hay un sólo capítulo que hable de las empresas públicas que prestan el servicio: Hay dos artículos que están ahí porque fue una propuesta que se estuvo trabajando, que habla de que tanto el Metro -el sistema colectivo Metro- como el Sistema de Transportes Eléctricos se seguirán rigiendo por los decretos de creación, porque se incluye en estos artículos que no podrán ser concesionados, pues claro que no podrán ser concesionados si los decretos de creación no abren esa posibilidad.

Pero además les proponíamos -cosa que no quedó- es que tampoco pudieran estar sujetos a quiebra, porque a pesar de que el decreto del Presidente José López Portillo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de agosto de 1981, para que cree a la empresa de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100; para que esta empresa pudiera desaparecer tuvo que haber otro decreto presidencial, y eso lo sabe el licenciado Fauzi y eso lo saben todos los reconocidos juristas de México.

Por eso es que muchos abogados han estado planteando que esa quiebra fue ilegal, es ilegal y no se ha concluido, y creo que la ley que hoy se está discutiendo debiera considerar, dentro del contenido de la ley, el problema de la empresa Ruta-100 que no es un problema concluido, y que tampoco la Asamblea de Representantes puede incurrir en esa ilegalidad de dejar fuera una empresa que presta transporte en la Ciudad de México y que fue creada por decreto presidencial, y si se quiere debe señalarse el estado actual de su proceso jurídico.

Por eso es que nosotros creemos que esta ley no resuelve los principales problemas del transporte, deja muchos huecos que se prestan para que se puedan abrir concesiones que tienden a una privatización; pero nos preocupa nada más eso, sino que se puede estar, en un futuro no muy lejano, lamentando la aprobación de una ley como esta, así como lamentamos ayer o antier la aprobación de la Ley de Participación Ciudadana.

Reflexionemos bien sobre lo que vamos a hacer. Me parece que el conflicto que existe actual en la ciudad, no podemos nosotros desaparecerlo nada más con un instrumento jurídico.

La responsabilidad de regir las relaciones y el actuar de la administración pública y de los ciudadanos, es el Poder Legislativo; y en el Distrito Federal, somos nosotros.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Vázquez.

Tiene la palabra en favor, el Representante Eric Moreno.

EL C. REPRESENTANTE ERIC MORENO MEJIA.- Con su permiso, señor Presidente.

Se nos ha presentado hoy una ley general; una Ley de Transporte que, como su nombre lo indica, trata del movimiento de personas, bienes y servicios. Pero es una ley que va más allá de la regulación del transporte en la Ciudad de México -zona metropolitana y Distrito Federal-, es una ley que viene a reordenar el desarrollo urbano.

El transporte, como todos ustedes lo saben, es un instrumento de ordenación del desarrollo urbano. Cuando se dan nuevos asentamientos humanos en zonas que no habían sido habitadas con anterioridad, se genera la demanda de transporte y ésta alguien la tiene que dar.

En este momento se está hablando de que los sistemas de transportes existentes en la Ciudad de México, tanto colectivo como masivo, son insuficientes; es más, aquí se ha calificado el servicio de deplorable.

Precisamente con el afán de mejorar el sistema de transporte colectivo y masivo, es que se establece la posibilidad de concesionar diferentes rutas para poder comunicar diferentes áreas de la ciudad.

El afán y motivo de una concesión es precisamente el que el Estado -si no tiene los recursos para invertir en la modernización de una empresa, en la construcción de la infraestructura que evidentemente llevaría necesariamente la incorporación de la tecnología más avanzada para poder suministrar un servicio digno, como lo merece y lo demanda la ciudadanía que habita en el Distrito Federal- acude a nuevos actores económicos que puede ser una empresa privada o puede ser otro tipo de organizaciones; pueden ser cooperativas o los antiguos trabajadores de la Ruta-100 quienes pueden concursar, a través de la licitación, para adquirir estas concesiones o, en las rutas no identificadas o de nueva creación por las demandas de nuevos asentamientos, hacer la solicitud específica.

Ese es el motivo de la concesión, no es ni adelgazar al Estado ni hacerlo más eficiente; simplemente es hacer más eficiente el uso de los recursos y la rectoría del Estado.

En otro aspecto que aquí se ha mencionado sobre el carácter monopólico, nuevamente comento que es una ley general que regula el transporte; hay una ley de monopolios que habla sobre la materia,

pero difícilmente podríamos hablar de monopolios cuando el día de hoy existen 107 rutas de microbuses. ¿Dónde está el monopolio?

Esta ley abre la posibilidad de que todas las entidades interesadas en operar rutas de transporte en el Distrito Federal puedan incorporarse a estas licitaciones y puedan tener la oportunidad de obtener la concesión.

Habla también sobre el aspecto de tarifas especiales que vayan orientadas y dirigidas a los grupos sociales que más lo necesitan, a los grupos de personas que más lo requieren. De darse un subsidio, éste debe de ser al individuo, a la persona, no a la organización ni a la empresa. Por supuesto que no estamos de acuerdo con esa posición dado que el subsidio debe de darse, como es el caso del Metro, a la persona, al usuario.

Las tarifas son un mecanismo de conciliación de intereses y derechos. Esta ley permite que diferentes sistemas de transporte se puedan dar en el área metropolitana con tarifas diferenciadas, con sistemas diferenciados de acuerdo a las necesidades de la población, de acuerdo a las posibilidades económicas de la misma.

Si en este momento se han venido hablando mucho de un tren elevado, que está en estudio la ruta idónea, por qué no hablar de muchas otras rutas de tren elevado si están identificadas las necesidades en diversas áreas de la ciudad para que se den este tipo de sistemas de transporte, llámeseles elevados, de superficie, subterráneos, etc.

Sentimos que la ley da una serie de alternativas para mejorar lo que hasta ahora, debemos de reconocerlo, ha sido un mal servicio, el servicio de transporte público, el servicio de transporte masivo, el servicio de transporte colectivo.

Pero a través de este mecanismo se está dando la pauta para mejorar esta tan ansiada demanda.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Moreno.

En contra, tiene la palabra el Representante Iván García Solís.

EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.- Gracias, ciudadano Presidente.

Ciudadanas y ciudadanos Representantes: Esta es, como pocas otras, una ley que se discute no sólo a partir de necesidades legislativas identificadas por este cuerpo en unas condiciones normales.

En materia de transporte, hay que decirlo, en primer lugar la Ciudad de México no vive condiciones normales. Aquí afuera se encuentra un grupo de trabajadores injustamente tratados, un grupo de trabajadores que arbitraria y compulsivamente despedidos defienden su empleo y también defienden un servicio público para la ciudad.

Por ello, hoy no podemos hablar sólo de textos legales, sino también de contextos sociales, económicos y políticos.

Estamos rodeados de una política oficial, hostil a la mayor parte de la población de esta entidad federativa. Ese es el contexto.

Podemos, pues, entrar al análisis de esta ley; debemos, sin omitir estos datos inocultables de la realidad.

Quiero iniciar esta intervención refiriéndome a una polémica que, a mi juicio, se ha abordado de manera falsa.

Se dice que esta ley no promueve la privatización, porque de lo que habla es de regular concesiones. Pero entendámonos con claridad.

El artículo 2o. dice -que es un artículo genérico que nos parece base para un mejor desarrollo de la ley-: "La prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal compete originalmente a la administración pública del Distrito Federal, por sí o a través de organismos descentralizados o empresas de participación estatal.

"Sin embargo, y sin que ello constituya a favor de particulares un derecho preexistente, cuando las necesidades del servicio así lo requieran podrá, el titular de la Secretaría, de manera indelegable, otorgar concesión para que lo presten los particulares quienes deberán sujetarse, para la prestación del servicio público de transporte, a las disposiciones de esta ley así como a lo dispuesto en los ordenamientos legales aplicables".

Desde luego aquí hay un primer énfasis en que el transporte en el Distrito Federal compete originalmente a la administración pública del Distrito Federal, que es el punto y el tema que a nuestro juicio no se resuelve bien en el conjunto de la ley. Este enunciado no está suficientemente respaldado para situar convenientemente la responsabilidad originaria de la administración del Distrito Federal; ese es el alegato que nosotros estamos haciendo aquí básicamente, no es una posición maniquea entre empresa pública y privada, aunque también sobre eso conviene que esclarezcamos algunas cosas.

Vamos entonces al artículo 34, donde aterriza mal, a nuestro juicio, esta disposición: con el fin de satisfacer la necesidad colectiva de transportación, -por cierto, ahí ya se cuela un anglicismo, yo pediría que por consenso lo corriamos, que esto no sé si también tenga una implicación subyacente de una norteamericanización de esta Asamblea, espero que no- dice: con el fin de satisfacer la necesidad colectiva de transporte -ya estoy corrigiendo, espero que concordarán en eso-, la administración pública del Distrito Federal prestará el servicio público de transporte por sí o a través de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o mediante concesión a particulares, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Entonces, aquí ya un reflejo insuficiente, inconsistente, incompleto, que permitiera fincar esta responsabilidad originaria, mantenerla; mantenerla porque la espina dorsal de transporte sigue siendo el Metro y entonces eso no está suficientemente recuperado en esta ley; yo creo que es una cosa sumamente importante que tenemos que decir aquí.

Nosotros hemos propuesto, ya se verá en el tema particular, un capítulo adicional para desarrollar esta responsabilidad o tratar de desarrollar la responsabilidad del gobierno, de la administración pública del Distrito Federal en esta materia. Pero no es suficiente, porque no está la ley en su conjunto debidamente orientada.

Vayamos al tema de la privatización. El Representante Fauzi nos dice: no, es que no se está privatizando porque se está haciendo una conce-

sión; bueno, pero esa concesión alimenta a empresas privadas ¿sí o no?, que se responda, o decir privatización es decir otra cosa. Privatización es el aliento del surgimiento desarrollo de las empresas privadas; si las palabras tienen algún sentido, alguna definición, ésa es. Claro, cuando hablamos de privatización, estamos hablando de una manía, ya no de una tendencia, sino de una propensión indeseable.

Entonces, así hay aquí una vía para el desarrollo de la empresa privada; claro, nos dice el Representante Fauzi que esto es con controles, claro, no hay en este siglo, en este contexto, una sola empresa privada sin controles y menos debiera haberla, pudiera haberla en este país donde tenemos una fuente constitucional tan estupenda que dice que la propiedad privada estará sujeta al interés público, elemento que todavía, todavía no ha podido ser derruido por este grupo gobernante y por esta nueva tendencia de ascenso electoral que tiene muchas coincidencias con el grupo gobernante en materia económica.

Todavía disponemos de esa base constitucional, de preeminencia del interés social y público sobre el privado.

Pero esto no se refleja aquí. No corresponde tampoco a lo que es la historia del transporte colectivo en esta ciudad, que por cierto implicaba concesiones porque las cooperativas eran eso, concesiones, pero con otra modalidad de lo privado, porque las cooperativas fueron en su origen organismos en donde el beneficio del trabajador era el beneficio principal; y hoy, las concesiones se han convertido no en eso.

El trabajador que labora en empresas concesionadas, díganme, pregunto: ¿trabaja en mejores condiciones que el trabajador de las empresas públicas? Yo pregunto: ¿trabaja mejor el sobreexplotado conductor del microbús que el también explotado -pero por lo menos sujeto a ciertos derechos- como es el del servicio público de transporte colectivo? Hablo del Metro; a pesar de que está "charrificado" su sindicato, pero tienen más condiciones, más derechos; o el del sindicato de tranviarios, por ejemplo, de una histórica y heroica tradición que ha mantenido garantías elementales para sus trabajadores.

Pues no, entonces los ejemplos de la privatización reciente, ploriferante, diversificada, porque aquí también se nos dice: pero es que es una privatización en la que no habrá monopolio. Sí ¿y qué? No es suficiente. No es suficiente.

Esa dispersión de capital que a veces es engañosa porque el monopolio está detrás; y los flotilleros existen y el monopolio existe y se va a reconstituir con mucha más fuerza y ya están los grupos económicos de este "embajador de Atlacomulco" que padecemos aquí que es el que va a tener un curso libre para esas concesiones.

Ahí está, ahí está la realidad. Vamos a tener empresa privatizada, concesionada, diversificada y "charrificada" también; porque van a imponer -si es que permiten los sindicatos-, sindicatos de esa naturaleza.

Así que por favor, ciudadanas y ciudadanos Representantes: textos y contextos. Las leyes no se escriben en el aire; las leyes aterrizan y aquí esta ley, está aterrizando sobre el campo minado que ha creado esta administración del Distrito Federal, atropellando, violando los derechos y, todavía para colmo, mandándonos un operativo "pinochetesco" que afortunadamente fue posible que se desarticulara hace unas horas, cuando inició esta Sesión. Ese es el contexto de la ley.

Yo creo que ése es el diálogo que tenemos que hacer, ésa es la responsabilidad que tenemos que tomar. Lo público y lo privado está en debate, aquí y en todas partes. Pero yo pregunto: ¿la empresa privada está suficientemente acotada para que se desenvuelva como una empresa moderna y hay los controles suficientes para que esa empresa efectivamente se sujete en lo que tiene que sujetarse al interés público? No lo hay todavía.

No estoy diciendo que debemos abrirle paso o garantizarle el paso sólo cuando ya esté terminada una definición jurídica evolucionada moderna de ese tipo de nueva empresa a la que debemos aspirar, una empresa privada pero dotada de los suficientes controles y de elementos de nueva gestión. ¿Los elementos de nueva gestión de la empresa que se abren paso en muchas partes del mundo han llegado a México? En México pade-

emos una empresa arcaica todavía, arcaica desde muchos puntos de vista, por su carencia de horizontes de largo plazo, por su falta de compromiso con los intereses nacionales, por su visión estrecha de la ganancia inmediata, ésa es la empresa que todavía domina aquí. No estamos hablando ni abogando por la desaparición de la empresa, al contrario.

Yo creo que la crisis de un socialismo mal implantado y mal resuelto obliga a ver la reconstitución de una sociedad en la que la empresa privada tiene un papel muy importante; pero una empresa moderna que contenga también garantías para un desarrollo equilibrado, humanista de la sociedad, eso es lo que no hay ni en el contexto ni en el texto de esta ley; no lo hay.

Por eso, nosotros hemos decidido un legítimo voto en contra, y por eso observamos aquí también, con preocupación, cómo la política "espinosa", esto que es parte de la política "espinosa" se convierte en alianza política, en acuerdo político de dos fuerzas, una en el gobierno y otra en la oposición, que aquí no la demuestra; en el fondo, eso es; porque el fondo de este asunto no es una legislación autónoma de esta Cámara; el fondo del asunto es la inercia de una política, de un gobierno federal con su expresión local que es el que ha impulsado este tipo de regulaciones jurídicas, quieren erigirlas sobre las ruinas de una empresa cuya quiebra no está definida.

El Representante Fauzi, un poco también como los ministros de la Corte, se eximió de dar su opinión en este tema diciendo que no conoce el expediente, pero también dijo: a veces los fallos son injustos; podemos preguntarle aquí, ¿y es que acaso el fallo sobre Ruta-100 fue justo? Todavía no está definido que haya sido legal, todavía está en proceso, pero ya podemos juzgar si fue justo o no, sobre todo por lo que se refiere al tratamiento que se le ha dado a un sector grande de trabajadores, pero también por lo que se refiere a una empresa que se le quiere juzgar desde el punto de vista económico como si fuera una empresa privada, o como si no debieran revertir los apoyos económicos en servicios públicos subsidiados. En fin, éste es un tema polémico, pero con todo lo polémico que es, los hechos se encuentran presentes y pensamos que esta ley no nace, ni por su texto, ni por su entorno, en las condiciones que requiere esta ciudad.

Alguien dijo aquí, creo que el último Representante que hizo uso de la palabra, me parece que el Representante Eric Moreno, dijo: ¡ah, bueno!, esta ley es un elemento para el nuevo trazo urbano para la planeación urbana; bueno, pues esa sí es una aberración.

No, esta ley no es una garantía para una política urbana coherente y armónica, de ninguna manera. Al contrario, esta ley va siguiendo el desarrollo desarticulado de una ciudad que no está sujeta a una verdadera planeación; así es; es una ley que va servilmente detrás de una política caótica en materia de planeación urbana.

El problema metropolitano que ha sido aludido por algunos de nuestros compañeros de partido, ¿está aquí abordado?, ¿está resuelto?; no, está aprovechado en su peor manera, de la peor manera se ha aprovechado esta dicotomía que existe entre el servicio de transporte en otras entidades, no sólo las conurbadas, en relación con la de la Ciudad de México.

Se dice, por ejemplo, ¡ah!, es que aquí los habitantes de la Ciudad de México estamos pagando muy poco, y los de las capitales de provincia y los de la zona conurbada, teniendo incluso menos recursos, pagan más.

O sea, se está haciendo un a contrario sensu, se está haciendo una especie de homenaje a un transporte mucho más atrasado, más privatizado, más primitivo, que rige en las ciudades medias y en otras ciudades del país. Y se está atacando algo que de buena manera, en buen propósito, tiene, ha tenido la Ciudad de México, porque ya se ha dicho aquí -en este debate no, pero en esta Asamblea sí-, se ha dicho varias veces, lo ha dicho Ensástiga, lo han dicho otros Representantes, que todo ese subsidio, todo ese subsidio que se ha proporcionado al transporte, pues es un subsidio a la mayor productividad de este centro que es la Ciudad de México; es un subsidio además transparente, porque ahí no viaja ni Sánchez Navarro, éstos no viajan ahí. Tal vez es un subsidio para el pueblo trabajador.

Ahora quieren aquí hablarnos de unos subsidios recortados que para la tercera edad, no incluyen a los estudiantes por cierto; ahí la ley debería de decir que los estudiantes son merecedores de una rebaja. Ni siquiera eso alcanza a decir la ley.

¿Dónde está la equidad en esta ley?, principio moderno, ¿dónde está la equidad?

Entonces, quienes aquí se suben a defender esta ley, en realidad están defendiendo no un avance de la ciudad, ni desde el punto de vista de su perspectiva de una unidad armónica, desarrollada, urbanísticamente moderna, no, y mucho menos desde el punto de vista de una ciudad justa por la distribución de los bienes y recursos que en ella se prestan, y tampoco -y aquí termino-, desde el punto de vista de lo que debe ser el imperio de la ley en esta capital de la República como en todo el país.

Es una ley mala, es una ley de mal texto y de pésimo contexto.

¡Votaremos en contra!

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante García Solís.

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, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Para alusiones personales, tiene la palabra el Representante Eric Moreno.

EL C. REPRESENTANTE ERIC MORENO MEJIA.- Con su permiso, señor Presidente.

Solamente para comentarle al Representante García Solís, que no hay ciudad del mundo donde los sistemas de transporte no sean reordenadores del desarrollo urbano. Aquí y en cualquier otro

país, China, la antigua Unión Soviética, Polonia, Cuba, Inglaterra, Brasil o cualquier otro país del mundo, en sus principales metrópolis los sistemas de transporte no sólo son para mover -como ya lo dije- pasajeros, personas, bienes o servicios, también son un mecanismo de reordenación urbana.

Quiero aprovechar para comentarle al Representante García Solís también, que este no es el debate, esta no es la tribuna para discutir sobre las bondades o mezquindades de la empresa pública y privada. Sé que aquí hay muchos conocedores de la empresa privada, particularmente del área de construcción de vivienda de interés social, pero no es el lugar, no es la tribuna.

EL C. PRESIDENTE.- Para alusiones personales, tiene la palabra el Representante Iván García Solís.

EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.- Ciudadano Presidente; ciudadanas y ciudadanos Legisladores:

Las dos aclaraciones del Representante Eric Moreno son erráticas y son erróneas.

En primer lugar, el transporte puede ser reordenador, y habría que ver qué tipo de orden nuevo establece, pero también puede ser desordenador o puede contribuir al desorden.

Vamos a poner un ejemplo, pero es un ejemplo que además es gráfico y es histórico y es visible para todos, espero que para todos.

EL C. REPRESENTANTE HECTOR ASTUDILLO BELLO (Desde su curul).- Señor Presidente, para una interpelación.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, Representante García Solís. ¿Acepta una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.- Sí.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Astudillo.

EL C. REPRESENTANTE HECTOR ASTUDILLO BELLO (Desde su curul).- Señor

Representante, inició usted su respuesta, y yo quiero que me haga el favor de aclararme la diferencia entre errático y erróneo.

EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.- No soy aquí un diccionario. Pero hay una diferencia muy clara, si usted no la percibe pues es un problema muy grave.

No fue lo que está usted percibiendo, corrija usted bien su oído. Errático y erróneo, por eso a lo mejor se confundió usted, pero acaba de decir una cosa diferente, o sea que ni siquiera tiene una buena memoria auditiva.

Erróneo es lo claramente equivocado, y errático es algo que es disperso, que es vago y tiene algo de erróneo, pero que es menos claramente definible que lo erróneo. ¿Está claro?, o quiere otra definición.

Su intervención es errática, su pregunta es errática, pero también es errónea.

Decíamos entonces que la política más general sobre uso de suelo y sobre estímulos en esta materia es la columna vertebral de la ordenación espacial. Claro que eso es y a partir de ello surge el transporte como un complemento; obviamente que también es un estímulo adicional.

¿Cómo surgió y se desarrolló el transporte en la Ciudad de México? Surge una nueva colonia y detrás de ella va el transporte; pero, ¿cómo surge la colonia?, bueno, porque hay la política urbanística para utilizar el espacio, para convertir un ejido en zona fraccionable, etc.

Entonces, la columna vertebral es el uso del suelo y no el transporte; a eso me refería. ¿Está claro, Representante Moreno?

Entonces, la columna vertebral aquí del desarrollo urbano no está bien definida, ¿por qué?, porque está en manos de los grandes fraccionadores.

Hubo una época en que la ciudad podía crecer con fraccionamientos producto de iniciativa incluso de los trabajadores, que compraban zonas completas y luego las fraccionaban, y así surgieron colonias de trabajadores.

Hoy ya no es posible eso. Hoy se tiende a crecer verticalmente y la pelea por el uso del suelo es mucho mayor.

Entonces, en resumen, esta Ley del Transporte va siguiendo servilmente una política que no es de buena ordenación urbana.

Segundo, usted plantea que en todas partes haya una participación rectora del gobierno en el transporte. Bueno, esencialmente así es, así debe ser, y hay una contribución privada, no en todas, pero sí debe ser así.

Entonces, lo que estamos planeando aquí, Representante Moreno, es que la correlación entre el peso de la iniciativa, del capital, de la promoción, de la empresa, en sentido más amplio, público, no va relacionado con la empresa privada. La empresa privada, y dispersa además, no suficientemente controlada, es la dominante. Y esto no excluye ni siquiera el predominio posible de monopolios disfrazados, enlazados subrepticamente que no van a impedir, repito y concluyo, que las manos de estos nuevos depredadores de la ciudad nuevamente caigan sobre la Ciudad de México.

Esta Asamblea por lo visto, por la correlación anunciada, aprobará esta nueva ley "espinosa". Esperemos que la sociedad tenga la energía suficiente para revertirla en el mediano o, si es posible, en el corto plazo.

Que no sea una ley duradera es lo mejor que nosotros esperamos. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante García Solís.

En favor tiene la palabra el último orador inscrito, José Luis Luege.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Gracias, señor Presidente.

Yo creo que a lo largo del debate, al menos a los miembros de la Comisión que trabajamos más directamente en la elaboración del dictamen y en el desarrollo de toda la iniciativa, nos quedamos mucho más tranquilos; porque se evidencia que además de que los trabajos se han hecho con

absoluta responsabilidad, sí responden a una visión muy distinta de la ciudad que queremos, de la ciudad que buscamos al futuro.

Efectivamente, nosotros estamos pensando también, y hay una ley de Desarrollo Urbano, y debe haber un proyecto de desarrollo urbano, el transporte, que es conducto también del desarrollo urbano, de una mala planeación en el transporte, tiene como consecuencia un pésimo o un mal desarrollo urbano; esa ha sido precisamente una de las enormes fallas de la ausencia de planeación de desarrollo urbano en esta ciudad.

Entonces, la ley sí se va a ajustar efectivamente al programa de desarrollo urbano, porque el transporte va detrás de la visión de la ciudad que queremos; primero, es el programa rector de desarrollo urbano, y en función de ese programa rector de desarrollo urbano, es el programa integral de transporte, esa ley de carácter general. Esta ley lo que dice, es que las políticas del transporte se tendrán que ajustar a criterios metropolitanos y a un programa integral de transporte; pero evidentemente el programa integral de transporte va siguiendo el programa rector, al programa director de desarrollo urbano.

Estos programas tienen que ser de muy largo plazo, y tienen que ser de carácter y de visión integral. Por eso sí me quedo tranquilo, porque efectivamente en la estructura lógica de la ley, no solamente se establece la modernización de los servicios del transporte, la potenciación de nuevas empresas del transporte, sino que se está hablando de la regulación de un transporte metropolitano, de un transporte que contenga todos los servicios, de un transporte que dé calidad y que dé seguridad.

No quiero quedarme con la preocupación de manifestar algo en torno a Ruta-100; precisamente porque están algunos trabajadores, compañeros de la empresa Ruta-100. Y quiero decirles que ha habido una absoluta responsabilidad de parte de los miembros de esta Comisión y mía propia, en todos los trabajos relacionados en las discusiones en torno a la empresa en quiebra, Ruta-100.

Nosotros hemos seguido desde principios de año muy cerca una y otra vez todos los cuestionamientos acerca de cómo se utilizaban los recur-

sos, cómo se gastaba el subsidio de la empresa Ruta-100. Y jurídicamente, ya lo expresó aquí nuestro compañero Fauzi Hamdan, nosotros también hicimos un seguimiento del proceso legal para que no quedara duda del carácter jurídico de incluirla o no; así como mencionamos el Metro se seguirá rigiendo por su decreto de creación, el organismo Servicio de Transportes Eléctricos se seguirá rigiendo por su ley de creación de 1956, es todo lo que decimos de las empresas públicas porque es una ley de carácter general, no nos metemos a la operación y al funcionamiento del Metro, no nos metemos al detalle del plan rector del Metro, porque no es el objeto de la ley; eso simplemente corresponde a la autonomía propia de organismos que deberán, eso sí lo dice la ley, ajustarse al Programa Integral de Transporte y Vialidad.

También dice en el Programa Integral de Transporte y Vialidad y lo dice la ley en varios artículos, que se promoverá preferentemente el transporte colectivo y masivo; de aquí, que no es un afán privatizar el de esta ley; eso definitivamente yo lo sostengo, no se busca por el hecho de que pueda o no privatizarse, vamos a decirlo así, la empresa Ruta-100, una vez que se concluya el amparo en contra del laudo, vamos a suponer, que se determina el concesionamiento, el incremento en cuanto al concesionamiento a la iniciativa privada, es de puntos porcentuales, no es mayoritariamente privatizadora. Porque, repito, está el 55% del transporte público de pasajeros, está de hecho mal concesionado, pero de hecho está concesionado a la iniciativa privada; es decir, los particulares están realizando estos servicios de transporte de pasajeros.

Yo les preguntaría a todos mis compañeros, con absoluta responsabilidad: ¿estarían ustedes en este momento en la posición de retirar los derechos de la concesión, que en forma irregular -o laxa como aquí se dijo muy bien- se les ha otorgado en el paso?, yo creo que no tenemos ningún derecho, y yo creo que no es pretensión de esta ley el quitar derechos y el quitar la fuente de trabajo también a gente que lícitamente está participando en el servicio de transporte de pasajeros; pero eso sí, queremos que se regulen; eso sí, queremos que mejoren; eso sí, queremos que se potencien en verdaderas empresas, que sean generadoras de riqueza y que den un servicio digno de transporte.

Ya lo dijimos aquí hace tiempo, el servicio de transporte de pasajeros en autobuses urbanos en la ciudad, se podría cubrir con 10 mil autobuses, con capacidad cada uno de 80 pasajeros por autobús; eso será suficiente para cubrir la demanda de 45 mil microbuses. De ahí, el impulsar y el otorgar como un instrumento en esta ley, la herramienta para que la autoridad pueda concretar un programa que, de hecho -lo dijo aquí, lo dijeron bien-, está ya en el Programa Integral de Transporte.

Hay un programa para el mejoramiento del transporte que busca la sustitución de unidades, pero -más importante- que busca la reducción de las unidades, porque una presión al alza tarifaria y al mal servicio lo hacen precisamente la enorme cantidad de unidades que están en este momento ofertando el servicio como microbuses.

En torno a Ruta-100, nosotros seguimos la lógica jurídica de las declaratorias de quiebra:

El 5 de abril un Juez Primero de lo Concursal declara la quiebra; el 8 de abril se lleva a efecto la toma de posesión de los bienes; el 11 de abril se da aviso al Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje; luego vienen dos recursos de amparo indirectos que lo lleva tanto al SUTAUUR como -en lo individual- cada uno de los trabajadores, estos recursos de amparo los desechan los Jueces Segundo y Sexto del Distrito Federal.

Posteriormente, el mismo SUTAUUR y todos los trabajadores en lo individual, interponen un recurso de revisión en contra del desechamiento del recurso de amparo indirecto que originariamente habían interpuesto el SUTAUUR y los trabajadores, y estos recursos de revisión son también desechados porque se confirma el desechamiento por parte de los Tribunales Quinto y Noveno del Primer Circuito.

El 12 de abril se inicio el proceso de arbitraje en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje; el 2 de mayo, el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje emite un laudo que declara concluidas las relaciones laborales y ordena al síndico la liquidación de los trabajadores.

El 20 de septiembre, el mismo juez primero de lo concursal declara la ejecutoria de la quiebra.

Evidentemente hay una enorme actividad y una serie de recursos que yo respeto, interpuestos unos por los compañeros del SUTAUUR y que son totalmente respetables pero que están desechados, y aquí hay dos vías jurídicas en las que se han interpuesto una serie de recursos enorme, porque es muy amplia la actividad de los asesores jurídicos del SUTAUUR.

Qué lástima que antes no tenían esa misma actividad de asesoramiento jurídico, cuando había que realmente luchar por una mejor operación de la empresa; cuando realmente había que rectificar una serie de hechos negativos.

El 17 de abril interponen una incompetencia por declaratoria; el 19 de abril, una apelación contra la sentencia de quiebra; el 19 de abril, un recurso de impugnación; el 27 de abril, un recurso de impugnación, otro de apelación el día 27 de abril también.

Todos esos recursos han sido desechados. Y por otra parte, hay un proceso en lo laboral.

En lo laboral, hay efectivamente un amparo directo contra el laudo del Tribunal Superior de Conciliación y Arbitraje.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- ¿Acepta una pregunta el orador?

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación, Representante Luege? Aceptada.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- Representante Luege, usted dice que ya fueron desechados estos recursos. En qué se puede basar usted para decir que ya fueron desechados. Además hay, si usted sabe, aproximadamente, recursos de cada uno de los trabajadores, aproximadamente 11 mil en contra precisamente de esta quiebra y de que se haya terminado la relación laboral. Y todo está todavía en proceso. No han causado estado todavía. ¿En qué puede usted basarse?

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Yo me baso en los mismos documentos a los que he tenido acceso en la propia

Comisión Plural de la Asamblea, donde hemos recibido tanto información del Departamento del Distrito Federal como del propio SUTAU, y en esos documentos para mí queda completamente claro, lo cual también fue consultado ampliamente, que hay una declaratoria de ejecutoria que es definitiva y que no puede ser invalidada jurídicamente; es decir, la quiebra ha causado estado. Pero, ciertamente por el otro lado, por el lado laboral, hay un recurso de amparo en contra del laudo emitido por el Tribunal Federal de Conciliación y Arbitraje, y ese laudo por su facultad de atracción fue atraído por la Suprema Corte de Justicia y está en suspenso, pero el recurso de amparo directo en contra del laudo del Tribunal, a lo único que obligaría en este caso al síndico, es a que los trabajadores fueran liquidados, no conforme a la ley de quiebra, sino conforme a las condiciones generales de trabajo, y a final de cuentas es una cuestión de economía.

Ahora, quiero que quede muy claro que la quiebra de Ruta-100 es un asunto que duele, y yo lo quiero decir con toda franqueza, en donde se mezclan sentimientos entre un poco vergüenza y coraje, porque ustedes saben perfectamente que esta no es una quiebra común y corriente, que es una quiebra que está impregnada de una enorme cantidad de irregularidades, de fraudes y de corrupción, no nada más en el seno de la administración de la empresa, sino también de la forma del contrato y de la forma de relación laboral entre los trabajadores y la empresa. Y aquí el problema es si el Estado en este momento tiene la capacidad de recuperar un organismo público como Ruta-100, y aquí hay que hablar con la verdad y hay que decirlo a los compañeros que están ahí afuera, a mí no me importa convencer a los líderes sindicales.

Yo quiero desde aquí enviar a los que están allá afuera, que a mí me gustaría que estuvieran aquí en las tribunas, es irreversible, no es posible revertir ese proceso de quiebra, porque es tan grave el deterioro, y repito, llega al escándalo, que la acumulación de pasivos supera los dos mil millones de nuevos pesos, y ustedes saben perfectamente que el estado de deterioro al que llegó la empresa obligaría a una inversión de cerca de dos mil millones de nuevos pesos.

Yo les preguntaría a los propios compañeros, o lo pueden hacer a través de ustedes, ¿hay los recur-

sos para rescatar esto? Y yo les contesto, con la información que tenemos, y los Representantes de esta Asamblea si tenemos toda la información: no hay un sólo centavo.

Entonces, no es el asunto de si podemos o no en este momento.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Quisiera formularle una interpelación al orador.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Sí.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Yo quiero en primer lugar agradecerle que me permita hacerle una pregunta, y le agradeceré me pueda responder.

Usted bien sabe que como integrantes que somos de la Comisión Plural y en reuniones que hemos tenido con el licenciado Jiménez Brito, incluso oficialmente le hemos solicitado al licenciado Jiménez Brito nos pudiera enseñar la documentación que avala lo que ellos dicen que ya causó estado la declaración de quiebra. Hasta el momento, en la Comisión Plural no nos ha sido demostrado con documentos por parte del gobierno capitalino, tal situación.

Sin embargo, yo quiero preguntarle lo siguiente: Yo he dicho que la quiebra de Ruta-100 no es definitiva, está subyúdice, ¿qué quiere decir esto?, que ante el Juez Primero de lo Concursal, bajo el expediente número 54/95 se interpuso un incidente de invalidez en contra de la quiebra, y sin embargo no le han dado trámite alguno, quiere decir que ni ha habido una respuesta concreta, por tanto no es definitiva la declaración de quiebra.

Actualmente se están tramitando algunos medios legales. Ya dije que el incidente de invalidez de la quiebra, interpuesto con fecha 5 de junio del año en curso y sin resolverse definitivamente.

Además que existe un recurso de impugnación, de competencia, por declinatoria, habida cuenta

de que el Juez Primero de lo Concursal no tenía facultades ni competencia legal alguna para conocer de una supuesta quiebra en un organismo público descentralizado.

Y digo, bueno, esto nos está señalando que formalmente, públicamente, la autoridad no nos ha presentado nada al respecto, porque incluso no se le ha dado ni trámite a este incidente de invalidez, entonces yo pregunto cuál es la situación, cuál es su observación, cuál es su planteamiento ante este hecho que me parece concreto, en donde no responde ni la autoridad, en este caso el gobierno capitalino ante la Comisión Plural, para demostrarnos ese hecho, como tampoco la propia autoridad judicial, que en este caso hemos solicitado entrevistarnos con ellos.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Bueno, la fundamentación -y esto se discutió ampliamente en la Comisión, cuando se tocó el tema precisamente del organismo Ruta-100- fue que había una declaratoria de ejecutoria de la quiebra, y esa declaratoria está publicada, y a esa publicación sí hemos tenido acceso, yo he tenido acceso a la publicación de la declaratoria de ejecutoria.

Desde ese sentido, judicialmente la quiebra es irreversible. Hablemos ahora formalmente, o hablemos prácticamente porque a final de cuentas a nosotros aquí nos interesa el futuro de la ciudad, y aquí quiero dejar muy claro que la ley de ninguna manera es una ley privatizadora a ultranza o por encima de todo; es una ley profundamente reguladora y yo diría más bien restrictiva muy restrictiva, en torno al concesionamiento.

Lo que durante muchos años se dio por vías muchas veces de corrupción, nosotros estamos obligando a que se haga en función de procedimientos; a que se establezca la declaratoria de una necesidad, a que se establezcan número de unidades, la ruta, los paraderos, las terminales, etc., de una forma ordenada y que realmente garantice un mejor servicio.

¿Puede el Estado, en este momento, en estas terribles circunstancias económicas que está viviendo el país y que por lo tanto está viviendo la ciudad, responder a la necesidad primaria de dar ese servicio? No podemos, no hay dinero, no hay

un sólo centavo. Y ya se los dije y está pendiente la discusión con los respetables y distinguidos compañeros a quienes respeto profundamente, respeto también su lucha.

No hay posibilidad real de rescatar el organismo porque los adeudos anteriores superan toda capacidad económica del Estado; porque la cantidad de dinero que se requeriría para rescatar operativamente a la empresa, requiere todo el dinero que no tenemos. Esa es la triste realidad. No hay la posibilidad en este momento de dirigir hacia este sector tan importante del transporte, enormes recursos, porque impediría que otros programas...

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, pide un momento. Adelante con su interpelación.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Compañero Luege, usted hace unos momentos dijo en su intervención dos cosas interesantes: una, que está consciente de que el proceso aún no termina, lo cual es muy importante. Hace rato su compañero Fauzi dijo que no conocía el expediente, pero ya daba como hecho que le habían dado cristiana sepultura.

Qué bueno que acepten que aún no termina el proceso, pero usted dijo una cosa que quiero aclarar y quiero ver si usted está de acuerdo.

Usted dijo que los trabajadores, en caso de que ganaran, lo que iban a ganar era la liquidación.

Le quiero informar que no están demandando sólo la liquidación. Hay 12 mil demandas individuales de reinstalación. De tal suerte que en caso de ganar los trabajadores, no estamos hablando sólo de liquidación, sino de reinstalación. Esto es muy importante porque lo unimos con dos hechos: primero, que no ha terminado el asunto, ya lo dijo Polo Ensástiga por qué no ha terminado, y usted no ha contestado a ello.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Sí, ya lo contesté.

EL C. PRESIDENTE.- No dialogue, por favor. Conteste cuando termine la pregunta. Gracias.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Entonces decía yo, hay dos cosas importantes aquí en este debate: el primero que ya mencioné que ustedes aceptan que no ha terminado el proceso; y dos, que los trabajadores, en caso de que ganen, 12 mil deberían ser instalados, lo cual cambia sustancialmente la idea desde el punto de vista político y financiero de la idea del gobierno.

Eso quería aclarar, porque si no la discusión se iría por otro lado.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Yo mencioné que en lo civil está publicada la declaración ejecutoria y que, por lo tanto, por esa vía está concluido el procedimiento y es irreversible, es terminante el procedimiento; y que en lo laboral efectivamente está pendiente la revisión por parte de la Suprema Corte de un recurso de amparo que podrá revisar no sé cuando, y que si la Suprema Corte determina eso que usted está diciendo, se tendrá que hacer de otra vía, se tendrá que recomponer un procedimiento y entonces emitir un decreto y vigilar conforme a las condiciones generales de trabajo.

Pero el problema, compañero Pedro Peñaloza, es a lo que yo quiero llegar, porque no hay una capacidad económica en este momento para rescatar este organismo, no la hay.

Entonces, solamente quiero decir que lo ideal para nosotros, lo verdaderamente ideal para nosotros sería que efectivamente en esta ciudad, borrando un poco este desorden en el que diariamente transitamos, pensáramos un esquema ordenado, con 12 mil, 15 mil autobuses de muy buena calidad, de muy buen aspecto y dando buen servicio, y que esa empresa fuera Ruta-100, qué bonito hubiera sido, qué bonito sería. Pero esa no es la realidad, la realidad es muy distinta.

Aquí, en muchas ocasiones y sobre todo en la Comisión de Presupuesto, yo mencioné, y también mis compañeros, una serie de fallas administrativas que llevaron a la quiebra a la empresa Ruta-100. Ustedes recuerdan las 67 recomendaciones de los auditores que se efectuaron a los ejercicios 91 y 92 del organismo público Ruta-

100. Me llevaría una hora hablar de esas 67 recomendaciones. Cada una de esas recomendaciones, y perdónenme mi deformación profesional, cada una de esas puede llevar a la quiebra a cualquier empresa, pública y privada: falta de orden administrativo, no llevar una contabilidad correctamente, no tener un control de inventarios, expedir cheques a nombre de trabajadores que habían sido dados de baja, expedir cheques de anticipo a empresas inexistentes, pagar trabajos que no fueron realizados, etc.

Hay una serie de evidencias indubitables, dadas por la Contaduría Mayor de Hacienda, que demuestran que la quiebra patrimonial, el quebranto patrimonial de la empresa es un hecho absoluto y real, no estamos hablando de ilusiones, y qué triste que tengamos que decirlo, y yo se lo digo a muchos trabajadores de Ruta-100, afortunadamente tengo esa posibilidad de hablar con muchos trabajadores de Ruta-100, porque yo entiendo, los líderes de Ruta-100 son los mismos que vienen desde 1982. Usted habló del "charrismo" sindical. Yo no sé si esto pueda ser democrático.

Hay también muchos otros resultados de auditorías a los cuales nosotros tenemos acceso y que ustedes también, yo las repartí a todos los miembros de la Comisión; no sé si ustedes conozcan los resultados de la auditoría que realizó la Contraloría General del Distrito Federal, no sé si la conozcan.

Nosotros insistimos mucho, cuando la discusión del presupuesto 1995, y están ahí en la Comisión de Presupuesto, en que había que auditar esta empresa porque las pérdidas eran enormes y nos basábamos en los datos, precisamente de lo que nosotros estábamos orientando a una empresa y que considerábamos que no se estaba reflejando en un servicio adecuado y eso era sin tener absolutamente nada en contra de los trabajadores, simplemente que el servicio no estaba convirtiéndose en un servicio adecuado.

Ese subsidio, compañeros, era del orden de 1915 millones de nuevos pesos. Es muy parecido el subsidio del 94 al del 95. Hay varias etapas de la auditoría que realiza la Contraloría, pero hay una muy significativa, la que se refiere a sueldos y prestaciones; yo les pediría simplemente un poquito de atención.

Se ha dicho aquí que una empresa pública no puede quebrar porque tiene un subsidio y porque tiene un presupuesto. ¿No se ha dicho aquí muchas veces eso; no ha sido una tesis reiterada en las discusiones de la Comisión? Bueno, eso es una falacia, porque no está el problema en si existe o no el presupuesto y lo he también discutido en algunas ocasiones con mis compañeros del SUTAUUR.

No está nada más el asunto si hay o no el dinero, no, sino ¿cómo se gasta el dinero?

Cuando aquí se aprueba un presupuesto, cuando esta Soberanía autoriza un presupuesto, es para que ese presupuesto se gaste correctamente, adecuadamente. Y cuando hablamos de subsidio, cuando estamos hablando de 900 millones de subsidio, estamos hablando de la riqueza de millones de capitalinos. No estamos hablando de cosas menores, no estamos hablando de un problema cualquiera, 900 millones de pesos; ese fue el subsidio. No voy a irme al detalle, nos podemos ir al detalle del detalle, si ustedes quieren.

Este es un debate al que teníamos que llegar y tenemos que llegar con profundidad. Quizá hubiera sido mejor irnos al articulado de la ley y al capitulado para ver la bondad realmente, y la integración, la estructura de la ley; pero hay que agotar este tema, yo creo que es importante.

Entonces decimos que el subsidio es parte de la riqueza de todos los ciudadanos. Para mí, el que se roba parte de un subsidio le quita un pedazo de pan a un hambriento; es un crimen no un fraude.

Cuando nosotros autorizamos aquí un subsidio, es para un efecto concreto en base a un presupuesto. En el presupuesto 1994 nosotros autorizamos que para servicios personales: sueldos, salarios, prestaciones, íbamos a autorizar 285 millones de pesos, que es una muy razonable cantidad para cubrir todas las necesidades en base a las condiciones generales de trabajo del contrato colectivo de SUTAUUR.

Eso estuvo aprobado por esta Asamblea, en diciembre de 1993. No voy a bajar mucho al detalle.

¿Saben ustedes cuánto se gastaron en tiempo extra y prestaciones en 1994, la empresa Ruta-100? Yo quiero decirles que el tiempo extra es un

asunto muy peligroso; si no se maneja adecuadamente impacta los costos de operación a tal grado que puede poner en estado de quiebra a una empresa, y hay que tener mucho cuidado -hablo como ingeniero- de que estos montos no superen ciertos porcentajes de la nómina total.

Se gastaron 614 millones de nuevos pesos en servicios personales. No sé si los compañeros que están afuera lo saben. Ojalá y lo supieran, ojalá y les dijieran esto. 614 millones de nuevos pesos.

¿Saben qué significan 614 millones de nuevos pesos manejados fraudulentamente?, significarían dos mil autobuses nuevos, en perfecto estado, limpios, de la mejor calidad, dos mil autobuses nuevos; significarían 85 carros de ferrocarril para el Metro, 85 carros, es decir podríamos cubrir todo el déficit de la línea "A" del Metro, y significan alrededor de 285 trolebuses y con esos 285 cubriríamos toda la capacidad instalada del organismo de Servicio de Transportes Eléctricos.

Pero, ¿a dónde se fueron estos 614 millones de pesos?

¿Ustedes creen, compañeros, que hablando con toda realidad, con toda franqueza, es reversible este proceso?

Yo respeto la decisión judicial, soy respetuoso de una decisión judicial y la tomo para los trabajos de la Comisión, pero hablemos con la realidad del problema, ¿es posible hacerlo?, no es posible, no hay dinero.

Si yo podría estar de acuerdo en este momento en rescatar un organismo público, tendríamos que decir con toda franqueza, cuando discutamos el presupuesto, ¿de dónde va a salir el dinero?, porque ya no estamos en aquellos tiempos en que se financiaba inflacionariamente o se ponía a caminar la maquina.

Ahora hay un banco autónomo, hay un gobernador. Bueno, por lo menos algo hemos avanzado en ese sentido. Antes sí, que haya dinero y vamos a meterle dinero a este organismo. Ahora no se puede seguir ese criterio.

¿Cuáles son las necesidades de esta ciudad para 1996? Todas, absolutamente todas. Todos los programas prioritarios son muy importantes.

Es correcto que la riqueza del pueblo, en los impuestos que pagan con tanto esfuerzo, ¿se los incrementemos? Yo les pregunto a los compañeros, ¿incrementamos impuestos?, ¿qué impuestos habrá que incrementar para obtener cinco mil millones para rescatar este organismo? No es posible.

Entonces no se ha -de ninguna manera- omitido, compañeros, el problema de Ruta-100. Todo lo contrario, se ha profundizado y mucho, pero muchísimo más de lo que ustedes creen; muchísimo más. Nada de superficialidades, mucha profundidad en el análisis de este lamentable, de este escandaloso hecho de la quiebra de Ruta-100.

Entonces, el problema es de en qué momento el Estado puede o no tener la capacidad de rescatar esa capacidad de dar un servicio público. A lo mejor en el futuro, pero hoy no.

Entonces es válido, de acuerdo a los principios constitucionales, que busquemos un esquema subsidiariamente para que un particular que puede invertir, pueda operar y pueda dar. Si es válido absolutamente, y que nosotros podamos encauzar los pocos recursos que va a haber en 1996, a esquemas fundamentales de transporte eléctrico en esta ciudad, como es el Metro y como son trolebuses.

Ustedes saben cuánto requiere el Metro nada más para operar. Lo dijo en una reunión ayer, a la que no pudimos asistir, pero creo que se los dijo a ustedes, mil doscientos millones nada más para operar el Metro.

Pero, ¿saben cuánto requiere el Metro realmente para poder operar bien?, es decir, para poder adquirir los carros que le faltan en la línea "A", para poder contratar los de la línea "B" que está en construcción y que hay que comprarlos, y que tienen que reconstruir otros, alrededor de 85 carros, para completar la reconstrucción de los carros de 1968, y que eso es fundamental para sostener un importantísimo sistema de transporte en la ciudad. ¿Saben cuánto se requiere compañeros? -alguien ha hecho alguna vez un numerito que es muy sencillo y que son las multiplicaciones-, 670 millones de dólares. Hablo en dólares, perdónenme, porque tendríamos que tener una referencia en este momento.

670 millones de dólares equivaldría al orden de más de 4 mil millones de nuevos pesos; ¿dónde está ese dinero?, ¿de dónde vamos a sacar esos recursos?

Por eso dije al principio: tendremos que regresar en otro momento a estudiar el presupuesto del 96, y ahí habrá otro debate sobre a dónde debe de llegar el subsidio y hasta cuánto debemos nosotros, con plena responsabilidad, aprobar un subsidio.

Yo creo, compañeros, que la ley en general sí cumple una expectativa muy importante de buscar un mejor sistema, encontrar soluciones a este complejísimo problema del transporte; tiene mucho para evitar la corrupción que ha sido el modus operandi de este sistema en México, así ha funcionado, todo aquí es a base de cuotas, es a base de sobres, no hay una claridad.

En este sector en donde hay una enorme derrama económica, un solo centavo no entra a la Tesorería de la ciudad. Esta ley, creo que tiene suficientes bases para garantizar, o por lo menos darle la herramienta a la autoridad para que lo haga; si no lo hace, entonces iremos sobre la autoridad. Si el Secretario no responde a lo que ordena esta ley, iremos sobre él para que cumpla su función, pero nosotros tenemos que dar los instrumentos.

A mí me parece que la ley sí cumple las expectativas, no es una ley perfecta, todos somos humanos y podemos cometer errores, solamente hemos coordinado el esfuerzo de mucha gente, pero puede ser que haya errores en la ley, que nos equivoquemos al poner transportación, este señor que siempre está corrigiendo la gramática; bueno, sí, pero hablemos en la estructura, en la exposición de motivos, en el fondo, y veamos si es o no benéfica para la ciudad.

Yo si les pediría, con toda honestidad, razonen su voto, voten responsablemente, veamos realmente cuál es la solución a largo y a mediano plazo.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra para hechos, el compañero Pedro José Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Compañero Presidente; compañeras y compañeros:

La intervención del compañero Luege pone en el centro del debate lo importante, lo trascendente, lo que está detrás de esta ley. Vino aquí, el compañero Luege, a usar un discurso, como él le llamó, de numeritos, en torno a lo que ha significado financieramente la empresa Ruta-100. Le preocupa al compañero Luege cómo se gasta el dinero del pueblo; pero yo no he escuchado nunca al compañero Luege protestar cómo se beneficia a los empresarios con los subsidios. Yo nunca he escuchado que el compañero Luege proteste por los 8 mil millones que le dieron a la banca para financiar la crisis de deudores.

Entonces, él habla, en su intervención, votemos con responsabilidad; compañero Luege, seamos responsables, no se puede decir o jugar con dos argumentos que son muy sencillos de expresar; dice: en lo civil el conflicto ya se resolvió; en lo laboral, está en veremos. Yo creo que un representante popular que se respete a sí mismo, debe priorizar el derecho social, el derecho de los trabajadores, que además es un derecho constitucional, que debe estar por encima del derecho privado.

Y ahora resulta que se viene a decir aquí en nombre de esta "fiebre privatizadora", de que hay que luchar porque la empresa Ruta-100 nunca más, porque económicamente no es financiable.

Bueno, pongámonos de acuerdo, ¿es un problema económico el que estamos discutiendo?, ¿es un problema de pesos y centavos?, ¿es un problema concretamente de política económica o es un problema de orden laboral?

Porque el compañero Luege no dijo dónde está él. Nos dijo numeritos. Pero que nos diga: él, como representante popular, ¿prioriza los derechos laborales de 12 mil mexicanos?, o se va por el derecho civil porque, según él, ya resolvió en un sentido negativo para los trabajadores.

Hay que decirlo. Yo creo que esta Asamblea debe ser un instrumento favorable a lo social. Y me parece que venir aquí con argumentos privatizadores, es un argumento que va en contra de lo que padece la gente, porque aquí dice una cosa muy correcta el compañero Luege: "seamos responsables".

Yo pregunto, se los digo con toda honestidad intelectual, ¿a quién terrenalmente beneficia el subsidio al transporte? ¿a quién?, ¿beneficia acaso a los millonarios especuladores de la orgsa en la bolsa de valores?, ¿favorece a los ricos?, ¿a quién favorece?

Bueno, veámoslo desde el punto de vista estratégico, compañeros. Si nosotros logramos trasladar un subsidio al transporte, estamos haciendo una cosa elemental en estos tiempos de terrible crisis económica para los trabajadores. Le estamos ampliando sus posibilidades de que, dado que tiene un salario de miseria, pueda -vía el transporte- enfrentar en mejores condiciones la crisis.

Pero esa es la visión social del problema. Pero no me vengan a decir por favor, que este problema de la Ruta-100 por el déficit anterior, la resolución es que se privatice, vengan los "pequeños pulpos" o "gigantescos pulpos", pongan sus tarifas y lastimen a los trabajadores, porque me parece que es una lógica que no tiene sentido.

¿A quién estamos buscando beneficiar?, es la pregunta que tenemos que resolver en este debate, hoy y ahora, ¿a quién?, ¿a los trabajadores, sí o no?; y los trabajadores no en un concepto demagógico y abstracto; en concreto, a los mexicanos que concurren a diario y suben a un transporte público. ¿A quién?, yo digo que a los trabajadores.

Y perdónenme, yo nunca he sido maniqueísta; hoy lo voy a ser momentáneamente.

En esta discusión se tiene que definir del lado de quién se está. Nosotros, desde el PRD, estamos del lado de la legalidad, pero también estamos del lado de los trabajadores.

Un joven -que algunos les guste y a otros no- decía, de apellido Marx, decía que siempre en un conflicto social, se debe estar del lado del más vulnerable; hoy nuestra obligación es ésa, y lo digo con toda honradez y franqueza, el PRD está del lado más vulnerable, que son los trabajadores de Ruta-100.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias compañero Peñaloza.

Tiene la palabra para hechos, el Representante Eduardo Morales.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Gracias, señor Presidente.

El Representante Luege obviamente creo que también merece un reconocimiento en cuanto al método para realizar los trabajos de su Comisión; es evidente que es uno de los más eficientes, digamos que ha sido un empleo y que hay que reconocerlo.

Lamentablemente no coincidimos en el contenido y sabemos que él es honesto consigo mismo, con sus convicciones, de que la iniciativa privada es la panacea, es lo que puede salvar a este país.

No compartimos tampoco el que el problema que se ha suscitado a raíz de una declaración ilegal de Ruta-100, que no solamente está afectando a 12 mil trabajadores de este sistema de transporte; está afectando aproximadamente, y en el futuro podrá afectarlo más, aproximadamente a 3.5 millones de usuarios diarios, en promedio; ese es un elemento que lo veremos en su momento, tiene que ver también con las tarifas.

Se dice aquí que no va a haber incrementos, nosotros nos atrevemos a asegurar: va a haber incrementos y es en detrimento de la población de esta gran ciudad, una de las ciudades con mayor desempleo y que también empieza a concentrar una gran injusticia social.

Obviamente cuando se habla de que los trabajadores de Ruta-100, y sus dirigentes principalmente, se han coludido para que esta empresa no sea rentable, no sea eficiente, hasta el momento no se ha legalmente procedido contra los dirigentes de Ruta-100 por este tipo de aseveraciones.

Ellos están en la cárcel por una declaración o un juicio de abuso de confianza de un grupo disidente de ellos mismos. No están por haber desviado recursos, y no tenemos todavía en la cárcel a los verdaderos -esto creo que hay que señalarlo puntualmente- delincuentes que se han de alguna manera beneficiado enormemente, que son los administradores, los responsables de este organismo. ¿Dónde está Enrique Jackson Ramírez?, ¿en dónde está Martínez Alvarez?, ¿en dónde

están los responsables directos, funcionarios que hoy gozan también de buenos puestos, incluyendo a algunos de ellos en la dirección del PRI?

Esta es una línea que obviamente no se ha querido tampoco abordar, no se ha investigado. Se dice que hay una auditoría, ¿en dónde está? Esta Asamblea no la conoce, no la conoce, ni en la Comisión se ha distribuido ni creo que cualquiera de los que están aquí, aproximadamente 66 Representantes, tengamos, y digo aproximadamente porque seguramente 65 no la tenemos, y solamente el Representante Luege sí goza de ese beneficio de tener esta auditoría.

Obviamente contra ellos no hay ningún procedimiento, hay una irregularidad total, y cuando se habla de eficiencia habrá que preguntarnos también, si entonces la medida a tomar contra el sistema de transporte Metro también va a ser declaración de quiebra privatización, aunque sea en su 90% y se quede un pedacito, ¿si ésa es la salida, a dónde se va a llegar?, ¿qué tanto tiene que seguir pagando la población las corruptelas de un gobierno?; y si hay colusión de sus dirigentes, que se compruebe ahí fehacientemente, que se proceda conforme a derecho, no por consigna política.

Hay una consigna para destruir a un sindicato con el cual el PRD no ha tenido coincidencias políticas desde su origen, y muchos de los que hemos participado en las luchas sociales y políticas de esta ciudad de hace años. No hay coincidencias, pero no estamos de acuerdo en el trato que se está dando, político y jurídico, a este problema, y por su impacto social tan negativo.

¿Qué pasaría con los trolebuses? Hay un sindicato también ahí corrupto, también ha habido grandes anomalías en ese sindicato, violencia, una gran antidemocracia sindical al igual que en el Metro, y ¿qué ha sucedido? No hay eficiencia en ninguno de los dos y no estaríamos de acuerdo en que se declarara su quiebra y, con ese pretexto, su privatización. Esa era la línea de Carlos Salinas de Gortari: generar al máximo de conflicto en las empresas del Estado que hoy están en manos de un pequeño grupo, incluso de especuladores, que son parte de los responsables de la crisis que estamos padeciendo. Hoy se quiere profundizar esa línea. En eso el PRD no estará de acuerdo, no

está de acuerdo en la privatización, que detrás de ella se quiere decir que un sindicato disidente es el responsable, pero no se habla del oficialismo de los sindicatos oficiales.

Para concluir, señor Presidente, creo que también habría que discutir aquí el problema del subsidio. No estaríamos de acuerdo en que le entregue también al "pulpo", al nuevo "pulpo"; ellos no son ningunas blancas palomas; ellos están impregnados de corrupción, han corrompido la Dirección General del Autotransporte Urbano y hoy se le va a entregar más del 70% del transporte de esta ciudad.

¿Eso es justicia? ¿Eso es legalidad? Nosotros creemos que no.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Morales.

Tiene la palabra para hechos, el Representante Leopoldo Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso, señor Presidente.

Congruencia yo creo que es lo que hay que demandarnos y demandar a quien sube a esta tribuna a defender una iniciativa de ley como la que se ha presentado.

Digo congruencia, porque el Representante José Luis Luege, que es una persona respetable en esta Asamblea Legislativa, declaró ya hace algunas semanas, que lo que estaba presente en el transporte en esta ciudad, era un conjunto de intereses que incluso estaban presentes en esta Asamblea de Representantes, entre exasambleístas y entre representantes populares actuales. Y si vamos a hablar de congruencia y de ir a fondo a combatir donde hay corrupción y donde prevalecen intereses malsanos, habrá que ser congruentes y denunciar con toda claridad quiénes de esta Asamblea tienen intereses, no solamente en el caso del transporte concesionado, sino en materia de lo que hoy se está jugando alrededor de esta ley.

Para ser congruentes, habrá que ir a fondo y no solamente atacar a algunos que, como ya señalamos, son los más vulnerables: los trabajadores.

Y yo quiero decir que por cierto ha faltado congruencia en la Comisión de Transporte, para denunciar con toda fuerza y claridad la corrupción que se vive en el Sistema de Transporté Colectivo Metro, y yo le quiero preguntar también, que las recomendaciones que hace la contraloría, ¿cuántas de ellas se hacía para los administradores de Ruta-100?, ¿quién aquí ha levantado el dedo para acusar con la fuerza que se requiere, a quienes administraron y gozaron de los privilegios de los presupuestos de esta ciudad? Tienen nombre y apellido. Congruencia es lo que estoy pidiendo yo para que seamos justos.

Yo creo que no es cierto que esté resuelto el problema jurídico de Ruta-100. La ejecutoria, en primer lugar, no se nos ha presentado; si la conoce, qué bueno pero yo tengo las dudas, y cuántos de aquí conocen ese documento., yo no he oído en tribuna nadie que lo conoce; y si lo conoce, que lo enseñe, porque me parece que es para entendernos bien y así partiremos de bases concretas. Si no, yo creo que o estamos en la especulación, ya como la bolsa, en materia de derechos laborales y jurídicos.

Entonces, yo pido que seamos concretos en ese sentido.

Me parece, entonces, que habrá que decirlo con toda claridad. El problema de una empresa pública fundamentalmente no es un problema financiero. Si usted me dice de una empresa privada, efectivamente es financiero, y estamos hablando de una empresa de carácter público y de interés social y no es financiero el problema, es fundamentalmente social.

Y yo quiero decirle entonces, si el problema es social en lo fundamental, yo quiero que en la ley se exprese un capítulo sobre la empresa pública para corregir lo que usted ha señalado; y si es financiero, habrá que observarlo con las medidas que se requiera en materia presupuestaria.

Efectivamente, hay un conjunto de planteamientos que el día de ayer el Secretario de Finanzas, a varios integrantes de esta Asamblea nos hizo y en primer lugar nos dijo: se mantiene el subsidio al transporte público, particularmente el de autobuses, con una tarifa de 40 centavos, y queremos saber cómo va a suceder eso. Evidentemente que

no tenemos la información para saber en qué se basa el gobierno capitalino.

Pero, en segundo lugar, lo que sí tuvimos conocimiento es que ahora las finanzas sanas que había mostrado la ciudad y su gobierno va a cambiar su situación. Para invertir en los rubros básicos de esta ciudad y yo creo que uno de ellos es el transporte, se va a hacer un endeudamiento de hasta el 28% del gasto total programado para 1996. Entonces se va a usar la capacidad que tiene la ciudad, el gobierno para endeudarse ahora.

¿Hay recursos, puede haber recursos? Efectivamente que sí, siempre y cuando se manejen adecuadamente con eficiencia, transparencia y en cuestiones básicas me parece que el transporte es una de ellas.

Y yo quiero pedirle al señor Presidente, que por favor paren esos silbidos para que nos podamos entender, sobre todo los que provienen del ala izquierda, porque me parece que habrá que planear con respeto estas cosas.

Entonces yo quiero preguntar: Diga usted con toda claridad quiénes de esta Asamblea de Representantes, de otras Asambleas de Representantes tienen interés en el transporte. Dígase con claridad, porque así mediremos la actuación y los intereses que están predominando al decidir una ley de esta naturaleza.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Ensástiga.

Tiene la palabra para hechos, el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Con su venia señor Presidente; compañeras y compañeros Representantes:

Este debate se ha prolongado por la importancia que tiene para los habitantes de la capital y para los capitalinos. Se trata, como señalaba en el curso de la intervención donde fijaba la intervención de mi partido, del tercer rubro más importante en el gasto familiar. Y lo que estamos aquí aprobando es una ley que ni garantiza que este servicio se modernice, ni garantiza que sea más

eficiente, ni garantiza la regulación por parte del Estado.

Bastaría ver el capítulo relativo a las sanciones para ver como esta regulación por parte del Estado se orienta sobre todo contra aquellos que en un momento dado puedan prestar el servicio sin la autorización, pero no se orienta a dar esa mejor garantía para el conjunto de los capitalinos.

Creemos que esta ley, que va a influir determinantemente en el curso de esta administración pública, no es una ley que resulte beneficiosa para los capitalinos.

Señalábamos también que al no ligar los aumentos de transporte, en las tarifas de transporte, a los salarios, sino a otras condiciones, en la práctica le quita a los capitalinos el subsidio. Se deja el subsidio a ciertos sectores, pero se le quita a la mayoría de los capitalinos.

Se le deja a los estudiantes, a las personas de la tercera edad, probablemente se me escapa algún otro, pero el subsidio que Ruta-100 significaba para el conjunto de los capitalinos, se les quita.

Incluso aquí, desde esta misma tribuna o en una reunión de la Comisión, yo oí expresiones tales como: cómo es posible que sigamos subsidiando a las gentes del Estado de México que vienen a la ciudad y usan el Metro, si no pagan impuestos.

Yo creo que precisamente ese criterio es un criterio de neoliberalismo extremo, que olvida algo fundamental: olvida que el trabajo de las personas que vienen del Estado de México a la capital, contribuyen a hacer viable económicamente a la Ciudad de México, independientemente de que no paguen impuestos.

Vienen, venden su fuerza de trabajo, valorizan el capital, producen excedente y de ahí salen los impuestos que las empresas pagan. Eso es principio de economía, ni modo; pero eso es un principio económico real.

Por esa razón, porque hemos insistido en que es un servicio que tiene una vinculación profunda con los problemas sociales, es por lo que hemos insistido también en que la regulación por parte del Estado pase por la existencia de una empresa pública manejada por el gobierno.

Y no es un invento que el problema del transporte sea el origen de conflictos sociales, bastaría ver que en los años de 1956 el movimiento contra el incremento del transporte público fue el inicio de las grandes movilizaciones tanto estudiantiles como sindicales.

Bastaría señalar que los conflictos en Morelia, en la década de los 70's, en la que participaron los estudiantes de la Universidad Nicolaíta, fueron también motivo de luchas contra los gobernadores.

Entonces, lo que nosotros estamos planteando es que si lo que se pretende es atizar conflictos sociales, el camino que establece la ley es el mejor.

Y es el mejor porque le corta el Estado ese elemento fundamental para regular el transporte, que es la presencia de esa empresa pública que pueda competir con los precios y las tarifas que reclaman, en un momento dado, los permisionarios privados.

Olvidamos ya el motivo de los conflictos entre Ruta-100 y los permisionarios del Estado de México, que, muchos dicen, hacía mal Ruta-100 en meterse al Estado de México, olvidando la causa fundamental, y es que en el Estado de México hay una expoliación excesiva de la población por las altas tarifas que cobra el "pulpo camionero" de allá, muchas veces vinculado con los políticos priistas, expresidentes municipales y demás.

EL C. PRESIDENTE.- Representante González, le ruego termine.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Ahorita término. De esta manera, nosotros hemos insistido en que se mantenga dentro de la ley esa obligación del gobierno de mantener una empresa pública que dé el servicio, que permita regular el transporte.

Hemos defendido desde aquí, desde esta tribuna, una y otra vez, que esa empresa pública puede ser una Ruta-100 renovada, una Ruta-100 rectificadora, una Ruta-100 revisada, porque si les dan oportunidades al capital de que corrijan sus errores por qué no dárselas a una empresa pública y a un sindicato.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante González.

Tiene la palabra para hechos, el Representante Pérez Ponce.

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.- Con su autorización, señor Presidente.

Ha habido, compañeras y compañeros, muy importantes y respetables puntos de vista durante el transcurso de esta Sesión y en esta tribuna.

En algunos de ellos, indiscutiblemente que les asiste a muchos de mis compañeros y compañeras la razón; lamentablemente, en otros no podemos coincidir porque definitivamente se tienen diferentes puntos de vista.

No todo está mal, compañeras y compañeros, en el renglón del transporte. Si esto fuera así, la ciudad se encontraría en un claro caos y tendríamos todos los habitantes de ella, problemas serios en este renglón. Y lo señalamos de esta manera porque el transporte sigue vigente, no obstante que existe una ley y reglamentos vigentes que datan de 1942. Que no se nos olvide que aquellos que legislaron entonces dejaron un buen documento para que fuera útil en la vida de la ciudad y en favor de la ciudadanía en general. Lo señalo porque también intentar comentar que este documento fue malo, no es cierto.

Su vigencia de más de cincuenta años nos dice ya de por sí lo contrario. Además, debo recordarles que transportistas honestos a través de generaciones, han venido cumpliendo con el servicio que han adquirido como responsabilidad.

También existen transportistas nefastos. A esos nuestro repudio absoluto ahora y siempre, con esos jamás podremos contar, pero tampoco ellos podrán contar con nosotros.

No es ésta una ley privatizadora o que solamente desee fincar su trabajo en el capítulo de concesiones. El otorgamiento de una concesión no es ninguna acción que pudiéramos calificar como graciosa. Un transportista cuando la adquiere, debe de adquirir con ella también la responsabilidad que ésta conlleva de cumplir cabalmente con

el servicio; quienes no lo hacen así, faltan definitivamente a la responsabilidad adquirida; y si las autoridades no cumplen en la aplicación de la norma existente, también ellos son culpables en ese mismo sentido.

Esta es una ley visionaria que va mas allá, quizás hasta del propio contenido que ahora le asiste. Es una ley también de avanzada, porque será sin lugar a dudas un parteaguas en la vida de esta ciudad.

Yo quiero señalar que todo lo que ahora contiene, que ya lo hemos dicho en reiteradas ocasiones, es un documento que fortalece no solamente al usuario, tampoco al peatón, tampoco al que menos tiene; protege cabalmente los intereses de todos quienes estamos inmersos en el transporte. Porque yo quisiera saber aquí, compañeras y compañeros, quiénes no tenemos de alguna manera una relación directa o indirecta con el transporte. La vida misma de la ciudad lo requiere porque es un elemento vital en su desarrollo.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Permítame, señor orador. Dígame, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- ¿Me permite el orador una pregunta?

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación?

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.- Con mucho gusto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Yo quiero hacerle una pregunta para que me quede claro su intervención: ¿está usted de acuerdo en que lo que hoy venía siendo una empresa pública de transporte en el Distrito Federal, se convierta, se concesione, como es la iniciativa del gobierno

anunciada de nueve empresas, dentro de las cuales ocho irían a parar a empresas privadas, usted está de acuerdo en eso?; le pregunto para que me quede claro a mí, en primer lugar.

En segundo lugar, yo le pregunto si no cree usted que lo que hizo el transporte concesionado -hacia finales de enero y principios de febrero de este año- de haber paralizado a la ciudad, me estoy refiriendo a los microbuses y donde Ruta-100 por cierto fue quien pudo cuando menos defender la movilidad de los ciudadanos en esta ciudad, regulando al transporte concesionado, ¿no cree usted que se requiere una empresa eficaz de transporte que regule al transporte concesionado, para que no nos hagan o intenten hacer lo que hicieron en enero, a finales de enero de este y principios de febrero del mismo?

Gracias por su respuesta.

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.- No sé por qué nos preocupa tanto el concesionamiento de las empresas públicas de transporte; acaso no tenemos ya muchas de ellas también operando y desde hace muchos años; acaso no tenemos ese servicio en las empresas que lo vienen dando a la ciudadanía, ya está gran parte de ese servicio en las empresas.

Pero por otra parte, una empresa como usted lo establece, ojalá que el gobierno de esta ciudad tenga todo el recurso suficiente para que no lo concesione; y de ser así, que sea ella directamente, la Administración Pública Local, la que preste el servicio directamente.

Si tuviera esa oportunidad de hacerlo, ¡adelante!, que lo haga el gobierno de la ciudad, no tenemos inconveniente; pero si no, debemos dar la oportunidad a que participen otras personas que sí lo puedan dar.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra para hechos, el Representante Germán Aguilar.

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA.- Con su permiso, señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes: Efectivamente, como lo dijera el compañero Mario Valentín, pues tenemos puntos diferentes, tene-

mos definitivamente opiniones encontradas respecto a la iniciativa de ley que aquí se está discutiendo y yo diría que esas opiniones y esos puntos diferentes obedecen también a intereses.

Intereses que, como aquí se han manifestado y se manifiestan en el contenido de la propia ley, son de todo tipo. Son intereses económicos y son intereses políticos.

Por eso estamos de acuerdo con el Representante Mario Valentín, que sí tenemos opiniones y puntos de vista totalmente encontrados y en esta tribuna hay que expresarlos con claridad, compañeros.

Se nos ha señalado en esta ley, yo creo que ya todas las flores que pudiera tener ella ya se le vinieron a adornar; las bondades, las virtudes de todo lo que nos han hablado quienes las sustentan -y no sé si todavía quede algo por agregarle de virtuoso y bondadoso a esta ley-, no lo sé porque todavía el debate creo que va a continuar; definitivamente, aún a pesar de ello, no nos convencerían.

No nos convencerían porque tenemos que tener el principio de la esencia donde partimos cada quien y, en este caso, aunque se nos ha dicho también por el Representante Valentín -que la ha calificado también de una ley de avanzada-, pero nunca señaló con precisión de avanzada para dónde y para quién o para quiénes es esta ley de avanzada.

Yo creo que también tendríamos que decirlo con claridad: esa avanzada que él ve, efectivamente es una avanzada de la iniciativa privada; una más de las avanzadas de la iniciativa privada en este país que tiene en este momento a través de esta ley.

Es una nueva concesión graciosa del gobierno a la iniciativa privada, y es nuevamente retomar el viejo camino ya andado del "pulpo camionero". Las concesiones a los particulares, la anarquía en el transporte, y con ello definitivamente volver a lo de antes.

Entonces, yo no le veo las bondades, no le veo las flores, las virtudes y todos los beneplácitos de los cuales nos han venido a hablar en esta tribuna y que la están defendiendo.

Creo que también la ley y nosotros como Representantes no podemos pasar...

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE (Desde su curul).- Quiero hacerle una interpelación al orador.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación, Representante Aguilar?

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA.- Si, con mucho gusto.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, Representante Pérez Ponce.

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE (Desde su curul).- Compañero Representante Germán Aguilar, ¿usted considera entonces que esta iniciativa de ley, en comparación de la vigente hasta estos momentos, es entonces un proyecto que va en retroceso?, y quisiera que me explicara por qué, si es tan amable.

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA.- Yo creo que no cabe la comparación; o sea, definitivamente si usted quiere que yo me remita a la ley de los trece artículos, definitivamente no estamos a favor de esa ley, pero claro, eso no implica lo que usted quiere hacerme que conteste, que necesariamente por no estar de acuerdo con aquella, tengo que estar de acuerdo con ésta; compañero, creo que eso no es posible y estoy diciendo por qué.

Decía entonces que esta ley privatizadora, esta ley de los concesionarios, esta ley de desobligación del Estado no puede pasar de largo tampoco, a pesar -yo lo tengo que decir- de que aquí sea aprobada como va a suceder, no puede pasar de largo un problema social, un problema laboral y un problema político que hay en esta ciudad, y que hasta nuestras curules llegan los gritos del descontento de los más de 13 mil trabajadores de Ruta-100 que están también al margen y marginados en esta propia iniciativa de ley.

Decir: no podemos poner oídos de sordo, oídos de tísico, en el sentido de que nosotros como representantes de la sociedad que somos no queramos entender que el problema de los trabajado-

res de Ruta-100 no está resuelto, y por ello nosotros como Partido del Trabajo insistimos que el problema se tiene que resolver; insistimos que para resolverlo sí es posible, y el Estado está facultado para crear una empresa, para volver a retomar la empresa de Ruta-100 y darle vida.

El asunto de que si fracasó por los manejos económicos y fracasó por los desvíos de fondos, etc., sería un asunto también totalmente secundario, en función de los derechos y necesidades que tienen sus trabajadores de que se les resuelva en definitiva su asunto.

Por ello, nosotros reiteramos que estamos en contra de la ley.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Aguilar.

De conformidad con el artículo 53 del Reglamento para el Gobierno Interior, consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea, si el dictamen en lo general se encuentra suficientemente discutido.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si el dictamen de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos con proyecto de Ley de Transporte para el Distrito Federal, se encuentra suficientemente discutido.

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

Suficientemente discutido, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Antes de proceder a recoger la votación del dictamen en lo general, esta Presidencia pregunta a las señoras y señores Representantes, si desean reservar algún artículo en lo particular.

Representante Pilar.

LA C. REPRESENTANTE PILAR PARDO CELORIO (Desde su curul).- El 6o.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA (Desde su curul).- Capítulo 8, artículos 73, 74, 76.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Morales.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ (Desde su curul).- Artículos 2, 5, 35 y 36.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Estrella.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO (Desde su curul).- Artículos 6, 8, 11, 23, 54, 44, 45 y 60.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Hamdan.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD (Desde su curul).- Artículo 37 y Transitorios Quinto y Noveno.

EL C. PRESIDENTE.- Representante González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ (Desde su curul).- Artículos 6, 8, 11, 12, 16, 22, 26, 34, 35, 36, 41, 44, 54, 73, 74, 76, 78, 88 y Séptimo Transitorio.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Sáenz Ferral.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL (Desde su curul).- Artículos 6, 10, 14, 15, 29, 32, 66, 70, 77 y 88.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Sí, artículos siguientes: 12, 15, 34, 45, 65, 73, 77, una propuesta de Capítulo 16 y un nuevo Transitorio.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO (Desde su curul).- Artículo nuevo entre el 22 y el 23, y artículo Séptimo Transitorio.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Algún otro?

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE (Desde su curul).- El Artículo 76, si es tan amable.

EL C. REPRESENTANTE FERNANDO CASTRO RAMIREZ (Desde su curul).- El Artículo 88.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Algún otro Representante? Representante Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Artículos 47, 48 y 50.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Bien, proceda la Secretaría a recoger la votación nominal del dictamen en lo general y de los artículos no reservados en lo particular.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia, se va a proceder a recoger la votación nominal del dictamen en lo general y de los artículos no reservados en lo particular.

Se ruega a todos los Representantes decir en voz alta su nombre y apellido, así como el sentido de su voto.

Se solicita a la Oficialía Mayor hacer el anuncio a que se refiere el artículo 55 del Reglamento para el Gobierno Interior.

El Representante Ernesto Canto recogerá la votación por la afirmativa. El Representante Luis Altamirano recogerá la votación por la negativa y las abstenciones.

Comenzamos de derecha a izquierda.

Moreno Mejía, a favor en lo general y a favor en los artículos no reservados.

Castro Ramírez Fernando, a favor.

Jorge Emilio González, en contra en lo general y en lo particular.

Arturo Sáenz Ferral, en contra en lo general.

Aguilar Olvera Germán, en contra.

Francisco González, en contra en lo general y en contra de los artículos no reservados.

Francisco Dufour, a favor.

José Espina, a favor.

Dolores Padicrna, en contra.

Leopoldo Ensástiga, en contra.

Eduardo Morales, en contra.

David Cervantes, en contra.

Francisco Alvarado, en contra.

Vázquez Estrella, en contra en lo general y de los artículos no reservados.

Antonio Paz, a favor.

Cuahtémoc Gutiérrez, en pro.

Nava Salgado, a favor.

Luege Tamargo, a favor.

Fauzi Hamdan, a favor.

Gutiérrez Arce, a favor.

Salido Torres, a favor.

Segura Rangel, a favor.

González Cuadros, a favor.

Altamirano Dimas, en el mismo sentido.

Amado Treviño, en pro.

Jiménez Guzmán, en pro.

Javier Garduño Pérez, en pro.

Mondragón Manzanares, a favor.

Héctor Astudillo, en pro.

Velázquez Jaacks, a favor.

Kolteniuk de Césarman, en pro.

Hugo Castro, en pro.

Martínez Chavarría, en pro.

Rodolfo Samaniego, a favor.

Pérez Ponce, a favor.

Miguel Angel Alanís Tapia, a favor.

Carrillo Salinas, a favor.

Julio Alemán, a favor.

Arturo Contreras, a favor.

Margarito Reyes, en contra.

Pedro Peñaloza, en contra.

Gámiz Fernández, a favor.

Mónica Torres, sí.

Cristina Alcayaga, a favor.

Marta de la Lama, a favor.

Pilar Pardo, a favor.

Martha Guerra, a favor.

Paniagua García, a favor.

Ignacio León Robles Robles, en sentido afirmativo.

EL C. SECRETARIO.- ¿Faltó alguna o algún ciudadano Representante de emitir su voto? ¿Faltó alguna o algún ciudadano Representante de emitir su voto?

Se va a proceder a recoger la votación de la Mesa Directiva:

Altamirano y Cuadros, a favor.

Ernesto Canto, a favor.

Gonzalo Rojas, en contra, salvo los reservados.
Francisco Paoli, a favor.

EL C. SECRETARIO.- Señor Presidente, el resultado de la votación es el siguiente: 40 votos a favor, 13 votos en contra y cero abstenciones.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Aprobado el dictamen en lo general y en los artículos no reservados en lo particular.

Esta presidencia informa que han sido reservados para su discusión en lo particular los siguientes artículos. Voy a referirme a algunos varias veces porque fueron reservados por varios Representantes, sin mencionar ya sus nombres: artículos 6, 7 y quinto transitorio; capítulo 8o, artículos 73, 74, 76; artículos 2, 5, 35 y 36; artículos 6, 8, 11, 23, 54, 44, 45 y 60; artículos 37, quinto y noveno transitorio; artículos 6, 8, 11, 12, 22, 26, 34, 35, 36, 41, 44, 54, 73, 74, 76, 78, 88 y séptimo Transitorio, artículos 6, 10, 14, 15, 29, 32, 66, 70, 77 y 88; artículos 12, 13, 14, 15, 34, 45, 65, 73, 77; capítulo 16; un nuevo Transitorio; nuevo artículo entre el 22 y el 23; séptimo Transitorio; artículos 76, 88, y artículos 47, 48, 50 y 63.

Los he leído en el orden en que los fueron reservando, pero ahora daremos paso en el orden progresivo, de acuerdo con los señores Representantes que hicieron las reservas.

Empezaremos por el artículo 2o., reservado por el Representante Eduardo Morales.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES.- Gracias señor Presidente.

En este artículo 2o., nosotros consideramos que dada la trascendencia que tiene justamente la concesión para particulares, para que puedan otorgar el servicio público de transporte, consideramos importante hacer algunas modificaciones, dos:

Una de ellas en lo referente a que no únicamente el titular de la Secretaría de Transporte sea el que otorgue la concesión, consideramos que incluso ahí se está cometiendo una omisión, de que sea el Jefe del Distrito Federal a través del Secretario, quien otorgue esa concesión.

También consideramos que es esta Asamblea de Representantes, dado que aquí estamos aprobando, asumiendo una corresponsabilidad en un tema tan difícil y de trascendencia mayor, quien también debe opinar al respecto.

En ese sentido consideramos que la redacción debería decir, en la parte referente a quien podrá otorgar la concesión, de la manera siguiente: "podrá el Jefe del Distrito Federal mediante la Secretaría y previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, otorgar concesión para que lo presten los particulares". Y todo lo que resta de este artículo.

Dejo a la Secretaría la propuesta.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Representante Morales.

Para argumentar el siguiente artículo, también el Representante Morales, es el artículo 5o.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- En la parte del 5o. nos parece importante también que se esclarezca qué consideramos como de utilidad pública para la prestación de este servicio.

Hasta el momento hemos ubicado justamente y sobre todo en las últimas administraciones, que la utilidad pública para la cual se han desincorporado bienes que son administrados y propiedad de la nación y del gobierno, se han entregado a la iniciativa privada no una utilidad pública, y hay muchos casos.

En este sentido, consideramos que se debería de precisar aún más lo que se considere como utilidad pública. Para ello proponemos, el PRD, a través de un servidor, la siguiente redacción del artículo 5o. en la parte que consideramos se debe modificar:

"Se declara de utilidad pública para la prestación del servicio, ya que son indispensables para el bienestar social y el desarrollo de las actividades económicas, sociales, culturales y de toda índole en el Distrito Federal."

Dejo a la Secretaría la propuesta.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Morales.

Para argumentar en relación con la reserva que hizo del artículo 6o., la Representante Pilar Pardo.

LA C. REPRESENTANTE PILAR PARDO CELORIO.- Con su permiso, señor Presidente.

Los Representantes de mi partido nos permitimos proponer la siguiente modificación a la iniciativa de Ley de Transporte.

Eliminar la fracción XI del artículo 6o, que dice: "Determinar la procedencia y autorizar, en su caso, las solicitudes de cierre de vialidades o restricciones de tránsito en forma permanente."

Consideramos que es atentatoria a la libertad de tránsito consagrada en nuestra Carta Magna y regulada en leyes reglamentarias, toda vez que se limitaría el libre ejercicio del citado derecho de los ciudadanos, no sólo del Distrito Federal sino de los que transiten en esta capital.

Asimismo, proponemos se recorra la numeración de las restantes fracciones.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Pardo.

Para argumentar en relación con el mismo artículo, la Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- Gracias, señor Presidente.

La propuesta en el artículo 6o. se refiere a la fracción II y a la fracción VI.

En la fracción II se propone que en la redacción se incluya la opinión de la Asamblea de Representantes en la aprobación del Programa Integral del Transporte. Es la fracción II, y esta de hecho había sido ya aprobada en la Comisión y seguramente por algún olvido quedó fuera de la redacción.

Se dice que ya de hecho la Asamblea puede opinar en el Programa General de Desarrollo del Distri-

to Federal, sin embargo consideramos que es importante que quede expresamente señalado que deberá opinar sobre este programa la Asamblea, puesto que decíamos no existen órganos consultivos reales, salvo los comités técnicos de transporte y vialidad, que no se les da ninguna otra atribución más que señalarse en alguna de estas fracciones.

Proponemos que la fracción II quede de la siguiente manera: "Actualizar y someter a la aprobación del Jefe del Distrito Federal, previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y de los órganos auxiliares de consulta de la Secretaría..." y continúa el texto de la fracción II.

En el caso de la fracción VI se señala aquí como facultad del Secretario otorgar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales. Creemos que esto es violatorio de la Ley Orgánica de la Administración Pública, en el artículo 10 señala claramente que una atribución del Jefe del Departamento es esta de otorgar las concesiones; por lo tanto, proponemos que la fracción VI quede con el texto siguiente: "ejecutar el otorgamiento... -y que continúe la redacción- de las concesiones o permisos...", y que siga la redacción como está planteada.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Estrella Vázquez.

Para el mismo artículo, el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ (Desde su curul).- La propuesta que yo iba a hacer de la fracción II, es la misma que propuso la Representante Estrella Vázquez.

EL C. PRESIDENTE.- Bien. Para el mismo artículo, el Representante Sáenz Ferral. Estamos en el artículo 6o.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- La sugerencia que hacemos para el artículo 6o., es completarlo. Dice actualmente en su fracción XXI. El artículo 6o., dice: "La Secretaría para el cumplimiento de su objeto, además de contar con las atribuciones que le confiera la

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y otras disposiciones legales, tendrá las siguientes:", y en la fracción XXI dice: "Administrar la operación y el funcionamiento de los depósitos de guardia y custodia de vehículos infraccionados por violación a la presente ley y demás disposiciones aplicables;", hasta ahí está la actual ley.

Nosotros proponemos completar el texto y decir: "...así como garantizar las condiciones generales en las que ingresan los vehículos en custodia, para lo cual habrá que efectuarse un inventario de los mismos, con objeto de entregarlos a los legítimos propietarios en el estado en que ingresaron;"

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Sáenz Ferral.

Para argumentar sobre el artículo 8o., que reservó, la Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- En el artículo 8o., se señala la facultad de la Secretaría de propiciar mediante estructura y señalamiento vial, el tránsito seguro de peatones y la posibilidad de conectarse entre vialidades, ya sea mediante semáforos, puentes; y señala claramente este tipo de estructura que debe de utilizarse.

Nos parece que el segundo párrafo es reiterativo y que debiera eliminarse, por lo tanto proponemos que el artículo 8o., concluya en donde dice: "...y otros dispositivos y protecciones necesarias"; que se elimine el párrafo final.

Lo dejo a la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Estrella Vázquez.

El Representante Francisco González, para el mismo artículo 8o.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Entonces la propuesta que estamos haciendo, es que en el artículo 8o., se termine añadiéndole una "coma" y diciendo: "..., respetando el derecho de manifestarse". Lo voy a dejar aquí anotado, señor Presidente, muy amable, gracias.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Quisiera preguntarle al Presidente si es tan amable de ilustrar a la Asamblea, en relación a cuál va a ser el procedimiento de discusión.

Me permito decir lo siguiente: ahorita se están presentando las propuestas. Sugiero -como en otros casos ha sucedido, en otros momentos- que la Comisión, capítulo por capítulo vaya diciendo qué acepta y qué no, porque si no va a ser un procedimiento muy complejo el que solamente se presenten las propuestas y venga el "fast track", sin que la Comisión diga que acepta o no.

EL C. PRESIDENTE.- Representante Peñaloza, se aprecia su sugerencia, pero la Comisión tiene en todo momento el derecho de intervenir; no la podemos forzar a decir en cada caso. El procedimiento establecido por el Reglamento es que se lean las propuestas; después pasaremos a votarlas individualmente si proceden o no proceden por este Pleno en forma económica, y después pasaremos a votar todas aquellas que fueron aceptadas en forma económica por el Pleno.

El Representante Sáenz Ferral, para argumentar por el artículo 10.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- En realidad esta es la propuesta de un nuevo artículo, que sería el 10-Bis, en el Capítulo III. De los peatones, porque aún cuando existe un capítulo sobre educación vial, consideramos necesario incorporar este nuevo artículo, y que diría como sigue:

"La Secretaría, en coordinación con las autoridades educativas, promoverá un programa permanente de orientación vial para el peatón, con objeto de prevenir la vida de éste, así como proporcionarle los elementos básicos que le conduzcan a no incurrir en alteraciones de la vialidad".

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Sáenz Ferral.

Para el artículo 11, tiene la palabra para argumentar su reserva la Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- Se señala en el artículo

11 el derecho de los usuarios de tener un servicio público de transporte que se preste de manera regular, continua y permanente, y en éste se señalan los casos en los que serán excepción.

En la fracción II dice: "Hacer, efectuar o ejecutar a bordo de los vehículos actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres". Nos parece que esta forma de enunciar la necesidad de que se garantice la seguridad, la integridad y la tranquilidad de los usuarios, es una manera que se presta a la interpretación inadecuada.

Proponemos que esa Fracción II quede redactada de la siguiente manera: "Ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios", de manera de que no sea sujeto a interpretación de cuáles podrían ser buenas o malas costumbres o que fueran contrarios a la moral, que se ha prestado, por ejemplo, para que en algunos Estados se prohíban las minifaldas.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Vázquez.

Para el artículo 12, tiene la palabra el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- En relación con el artículo 12, proponemos que diga la siguiente redacción:

"Para todos los efectos legales, los usuarios tienen interés legítimo y en consecuencia tienen derecho de denunciar ante la Secretaría cualquier irregularidad en la prestación del servicio público, mediante el establecimiento de módulos de información en lugares públicos, oficinas de quejas y números telefónicos para tales efectos".

Eso es lo que proponemos que termine de esa manera el artículo 12.

EL C. PRESIDENTE.- Para el artículo 12, tiene la palabra el Representante Pedro Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Quisiera pedir autorización a la Presidencia, dado que los artículos 12, 13 y 15 no fueron reservados por otros Representantes, sino

por mí nada más, y quisiera hacerlos en un solo acto.

EL C. PRESIDENTE.- En el 14 está el Representante Sáenz Ferral también y el 15.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Bueno, entonces 11 y 12.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda al 11 y 12, si es tan amable.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- El 12, ¿el 13 está reservado, señor Presidente?

EL C. PRESIDENTE.- El 13 no está reservado.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Entonces el 12 y 13, en un solo acto.

Muy bien, dado que ya está casi aprobado este proyecto del transporte, quisiera proponer algunas cosas que pueden ayudar a que sea mejor.

En relación al artículo 12, quiero llamar su atención acerca de una preocupación que deberíamos de tener todos.

El artículo 12 habla de que los usuarios tienen interés legítimo en consecuencia para denunciar ante la Secretaría cualquier irregularidad en la prestación del servicio público del transporte, lo cual me parece que es muy importante que tengamos conciencia de que en ocasiones la gente se queja del mal uso del transporte y nadie le hace caso. Por eso la gente no se queja.

Entonces dice aquí, que la gente podrá manifestar alguna inconformidad a través, dice aquí, de los procedimientos que establezca la propia Secretaría.

Bueno, obviamente la propia Secretaría pues va a establecer sus procedimientos que ojalá sean procedimientos correctos y que den prontitud.

Pero me parece que esta Asamblea, sensible a que esto sucede a diario, de que la gente se queje y no le hacen caso en muchos casos, valga la expresión, quisiera proponer una adición a este artículo 12,

en donde el mismo artículo diría, seguido, una vez que hemos dicho mediante los procedimientos que le establezca la propia Secretaría, nosotros podemos sugerirle a la Secretaría, diría: los que deberán reunir -ojo- procedimientos, deberán reunir los requisitos de prontitud, expeditéz, imparcialidad, integridad y gratitud, que hace referencia el artículo 17 de la Constitución, que me parece que no estorban, ayudan a que la gente tenga certidumbre de que cuando se va a presentar alguna queja, denuncia, le hagan caso.

Yo creo que no estorba esta propuesta.

Luego, el artículo 13 es algo muy parecido al asunto del 12, que también tiene que ver con que la gente sufre consecuencias en el transporte público, de diversa índole, y no puede o no sabe a dónde canalizar sus protestas, y cuando lo hace no tiene ningún éxito.

De tal suerte que pronto, compañeros y compañeras, el artículo 13, para ubicarlo, si ustedes lo tienen ahí en su pupitre, dice: "Sin prejuicio de lo señalado en el artículo anterior, el prestador del servicio deberá responder mediante póliza de seguro por los daños que ocasionare al usuario por la prestación del mismo".

Estamos hablando, compañeros, compañeras, del caso de que algún usuario sea, digamos, tratado mal o lastimado en el trayecto.

Entonces diría así, un agregado, los usuarios, fijense que son adiciones que fortalecen.

"Los usuarios podrán denunciar a un operador o conductor ante la Secretaría General de Vialidad y Transporte del Distrito Federal cuando éste se conduzca con exceso de velocidad y ponga en riesgo la vida e integridad de las personas, agreda física o verbalmente a los usuarios, no detenga su vehículo totalmente para descender, lleve exceso de cupo, arroje el vehículo a los peatones".

"Esta denuncia se realizará ante la Secretaría de Transporte, la cual investigará al conductor del turno correspondiente y de la ruta misma. Asimismo, el teléfono al que se pueda reportar se colocará en la parte trasera del vehículo y en el exterior e interior, así como en el costado de la puerta de acceso".

A algunos les parecerá frívolo o muy detallista; pero miren, compañeros, cuando un ciudadano o ciudadana sube a un transporte y vive las peores peripecias, o ancianos o niños, o mujeres especialmente, no hay forma de decirle al chofer que no se conduzca así, y si lo hace se expone a que le den alguna respuesta no conveniente.

Entonces, tenemos que darle la certidumbre la gente que se sube a un transporte público de que cuando esto suceda se podrá denunciar y le harán caso, por eso estoy proponiendo el artículo 12 con esta visión del artículo 17 constitucional, tiene lógica y consecuencia.

Creo yo que la obligación de esta Asamblea, compañeros y compañeras, es decirle a la gente usuaria del transporte público que cuando sucedan irregularidades, la Secretaría correspondiente le hará caso a sus denuncias. Esto me parece que en una sociedad tan compleja como la nuestra, tan llena de denuncias no oídas, me parece que quedaría bien.

Entonces, son los dos artículos que por el momento propongo. Dejo a la consideración aquí de la Secretaría para que en su oportunidad se voten y ojalá sea en pro; espero que la Comisión los vea bien, 12 y 13, espero que la Comisión sugiera que se aprueben, porque son sensatos los artículos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Peñalosa.

El Representante Arturo Sáenz, para el artículo 14 Puede argumentar para el 14 y el 15 de una vez, Representante Sáenz Ferral.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- Gracias, señor Presidente.

Dado el nivel de generalidad con que están redactados los dos artículos, el 14 y el 15, que conforman el Capítulo V. De la educación vial, voy a proponer, en términos del 14, la sugerencia siguiente:

"La administración pública del Distrito Federal -actualmente dice- en coordinación con las autoridades federales". Aquí le añadiría yo, sugeriría que se le añadiera: "...y en especial con las autoridades educativas, promoverá las acciones per-

manentes necesarias en materia de educación vial para peatones, conductores, pasajeros, servidores públicos y población en general, haciendo uso intensivo de los medios de comunicación". Y añadiría: "sugiriendo la incorporación de contenidos educativos en los planes y programas de estudio del nivel básico, medio superior y superior", y seguiría como está: "así como procurando el establecimiento mediante los convenios correspondientes de programas de prevención de accidentes a nivel metropolitano."

En relación al artículo 15, sugiero la incorporación de un artículo 15 bis, en donde se establezca lo siguiente:

"La Secretaría de Seguridad Pública en coordinación con la Secretaría de Educación, Salud y Desarrollo Social del Departamento del Distrito Federal, diseñarán e instrumentarán un programa permanente de orientación para la prevención de accidentes a nivel metropolitano."

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Para los mismos artículos 14 y 15, tiene la palabra el Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Compañero Presidente; compañeras y compañeros:

El artículo 14 se refiere, como ustedes lo ven en su iniciativa, habla de prevención de accidentes. Pero me parece que lo deja de manera muy general. Yo creo que deberíamos agregar un pequeño párrafo que dice mucho y que obligaría al nuevo "pulpo" a que se comportara distinto a como se comportó antes. No sé si lo haga.

Yo creo que nosotros tenemos que obligar en la ley, fíjense en la ley, no es un manual de operación como decía por ahí un asambleísta bromista.

"Los usuarios -debería decir el artículo 14- tienen derecho a que los transportes se encuentren en perfectas condiciones de operación y de limpieza."

Digo esto porque me parece que si nosotros no lo ponemos en la Ley se abren puertas para que ésta se evada, y por lo tanto los propietarios del transporte se comporten como lo han hecho en muchas ocasiones, de traer los transportes como verdade-

ros muladares. Me parece que si todos estamos hablando, decía hace rato Luege que queremos un transporte eficiente, decente, correcto, moderno, para los habitantes; bueno pues un transporte moderno no es nada más limpio, pero también es importante que sea limpio y en mejores condiciones operativas.

Entonces propongo que al artículo 14 se agregue esto, que es un candadito que tiene sus repercusiones en una ciudad en donde van a circular muchos vehículos.

Luego el artículo 15 también es muy importante. Dice el artículo 15: "La Secretaría establecerá -fíjense ustedes- en coordinación con las autoridades competentes, los programas de capacitación a los cuales se deberán sujetar las empresas de transporte y los transportistas, mismos que deberán ser impartidos a sus trabajadores."

¿Qué cursos, de qué están hablando, de qué cursos? Pueden ser minicursos o el compadrazgo opere y pasen la capacitación. Entonces también hay que poner un candado porque si no vamos a tener conductores que no hicieron ningún curso de capacitación adecuado.

Entonces, agregamos esto: -fíjense, compañeras y compañeros-. Dice aquí: "Deberán impartir cursos -y agregamos nosotros- cuando menos una vez al año. La ausencia o no participación o no aprobación del curso o cursos de capacitación implica la retención de la licencia y, por lo tanto, que no podrá circular. Estos cursos comprenderán distintos ámbitos que fortalezcan la capacidad operativa y además también el buen manejo de ética de los conductores."

Me parece que si nosotros dejamos el artículo 15 como está, éste artículo lo va a interpretar la empresa como quiera. Aquí dice "cursos". Por un curso les pueden dar un folleto o una plática de un día o cualquier cosa y además se puede meter la corrupción, ¡ojol!, porque aquí fíjense ustedes lo que dice: "harán cursos de capacitación", pero no dice quién, cuáles son las fronteras de éstos cursos.

Por eso, nosotros estamos proponiendo que se introduzca éste elemento para que tengamos certidumbre de que el conductor de un transporte público, ese que va manejando cualquier trans-

porte público, es un cuate o un ciudadano que pasó un curso y que no es un improvisado.

Entonces, por eso creemos que es importante este agregado.

Y el párrafo que seguiría en consecuencia diría: "En consecuencia, cualquier ciudadano que desee ser operador de microbus deberá haber aprobado el curso de solicitud que durará, cuando menos, cuatro meses, asimismo haber cumplido con la mayoría de edad."

Son dos momentos de los que estamos hablando: el momento uno es que ya existe un conductor, ya está trabajando. A ese conductor se le deben estar renovando los conocimientos, para lo cual proponemos que mínimo cada año se le dé un curso de capacitación.

Momento dos: si yo quiero ingresar a ser conductor del transporte necesito una preparación. No puedo llegar, llenar una solicitud, hablarle a mi compadre y entrar. No puede ser si queremos transporte moderno.

De tal suerte que en estos dos momentos a los que me refiero, deberíamos de entender entonces que necesitamos conductores capacitados, los que ingresan y los que permanecen; y los que permanecen y no se capacitan, por razones biológicas, fisiológicas, ya no renuevan su capacidad como conductores, pues ya no pueden ser conductores. Ser conductor implica ser conductor toda la vida, sino renovar su capacidad, porque tiene mucha responsabilidad con muchos mexicanos. Por eso propongo este agregado.

Entonces, estas son las propuestas que hago, compañeros y compañeras. Espero que la Comisión, en un afán constructivo, las tome como de aprobarse.

Las dejo aquí en la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Por la Comisión, el Representante José Luis Luege.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- Gracias, señor Presidente.

Hay varias de las propuestas que acaba de hacer aquí el compañero Pedro Peñaloza, que de hecho

están contenidas en otros artículos. Por ejemplo, cuando usted se refiere a la necesidad de que se garantice la seguridad, la higiene y la limpieza, yo le pediría que revisara el artículo 11, del capítulo IV, De los usuarios, donde dice que los usuarios tienen derecho a que el servicio público de transporte de pasajeros se preste en forma regular, continua y permanente, en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia.

Entonces, creo que está perfectamente contemplada el que la Secretaría tendrá que regular estas unidades cubran esas condiciones y eso lo hará evidentemente en el reglamento respectivo.

Hay otras, las últimas que acaba usted de comentar en relación al artículo 14, que evidentemente son procedimientos, que no hay necesidad de detallar en la ley todo el lujo de detalles que usted acaba de exponer aquí en la tribuna, un procedimiento que perfectamente se puede establecer por medio de un acuerdo o en el mismo reglamento.

En cuanto a capacitación, hay ordenamientos de la Ley Federal del Trabajo y tiene la Secretaría evidentemente que establecer cuáles van a ser los cursos, o cuáles van a ser las condiciones para esos procedimientos de capacitación.

Yo quisiera mencionar en relación a lo expresado por Estrella Vázquez Osorno, sobre su propuesta de la fracción VI, artículo 60., que efectivamente el problema del otorgamiento de concesiones es una facultad del Jefe del Distrito Federal, pero que tiene también la facultad de transmitir esta facultad al Secretario. Y aquí lo importante, es que esta facultad esté solamente en manos del titular de la Secretaría.

Actualmente el otorgamiento de concesiones, y ese fue precisamente uno de los mayores problemas en materia de concesionamiento, estaba en manos de un director y no había ni siquiera un control suficiente del otorgamiento de dichas concesiones. Aquí, el Jefe del Distrito Federal faculta al titular de la Secretaría, para que de manera indelegable -de manera indelegable, lo dice con toda claridad la ley- otorgue bien las concesiones.

Yo quisiera referirme a lo expuesto aquí por Pilar Pardo en relación a la eliminación de la fracción

IX del artículo 6o. Yo quisiera decirles que aquí el interés principal es regular una acción violatoria de la Constitución que cotidianamente vivimos en esta ciudad; aquí la gente, a través de autorizaciones muchas veces y otras veces sin ninguna autorización de la delegación, establecen restricciones a la vialidad, como pueden ser topes o plumas, o de plano se cierran las vialidades en una franca violación al derecho de libre tránsito constitucional. Pero en la misma lógica, efectivamente, no podemos dejar a nivel de ley que aún el mismo Secretario tenga la facultad de autorizar algo que fuera violatorio de la Constitución. Entonces, tendremos que buscar, en otros ordenamientos y bajo otros mecanismos, la forma de limitar esta acción abusiva y desordenadora de las vialidades en la ciudad; por lo tanto, sería de aceptarse por parte de la Comisión.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene el uso de la palabra el Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Ciudadano Presidente; compañeros y compañeras: Ahora resulta que el compañero Luege, que espero que algún día me escuche, nos da una aportación de reglamentitis. Fíjense lo que dice él, él dice que no es necesario que en la ley se establezcan protecciones para el usuario, sólo se refiere el artículo 11, y ahí se acaba la discusión sobre la cuestión de la higiene.

Pero dice él que eso se puede hacer un reglamento; yo me pregunto: ¿quién hace los reglamentos?, pues el Ejecutivo es quien hace los reglamentos y entonces ahora, el Representante Luege, quiere que esta Asamblea se haga disimulada y que el Ejecutivo haga los reglamentos y que los haga cómo los sabe hacer; que ya sabemos cómo los sabe hacer: a su conveniencia.

Y esta Asamblea que debería orientar al Ejecutivo en materia de reglamento le dice: No, yo me hago disimulada de la gravedad, de los riesgos de los usuarios, de la obligación de la empresa transportista y le digo al gobierno que haga el reglamento.

Bueno, ¿que tipo de representantes populares somos? Yo me pregunto: ¿tenemos los representantes populares o no facultad, sensibilidad para decirle al Ejecutivo: ¡cuidado!, si va a hacer un

reglamento específico, cuídate que tenga características de protección, de certidumbre para el usuario.

Y está dibujado en lo referente número 13. Cuando dice la ley: ¿cómo se va a quejar o a inconformar un usuario? Dice la ley: eso lo determinará la Secretaría.

¿Claro!, claro que es consciente; lo hacen para que la Secretaría haga un reglamento a su conveniencia. Por favor, no seamos ingenuos o cómplices, y me parece, compañeros y compañeras, que esta Asamblea no puede actuar de esa manera.

El Representante Luege no nos dijo cómo íbamos a hacer para proteger a los usuarios. Quiero que me diga, por favor, compañero Luege: ¿Cómo vamos a proteger a los usuarios de la arbitrariedad? ¿Cómo? Pidiéndole al Ejecutivo que haga un reglamento adecuado y bonito y con confort.

A mí me parece, compañeros y compañeras, que se equivocaron.

Ahora, por si faltara poco, dice él que esto no tiene que ir en la ley, entonces porque en la ley, en el Capítulo XV, van infracciones y sanciones, ¿por qué? Entonces metan las infracciones y sanciones a un reglamento, si les gustan los reglamentos tanto y quieren que los haga el Ejecutivo. Parece ser que hay mentalidad de Primera Asamblea de Representantes, de hacer reglamentos.

Me parece, compañeros, pensé, pensé que había sensibilidad, veo que no hay. Lamento que la insensibilidad se contagie. Ya no sólo hay una fracción insensible. Ya hay dos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, compañero Peñaloza.

Tiene la palabra el compañero Representante Francisco González, para argumentar en relación con el artículo 16.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Con su venia, señor Presidente.

La propuesta que tenemos se basa en la argumentación que hemos dado a través de toda la Sesión

y es añadir el siguiente párrafo -que voy a dar lectura- al artículo 16: "Por considerarse de utilidad pública, el gobierno del Distrito Federal dará prioridad a la prestación directa del servicio público de transporte, mediante organismos públicos descentralizados o empresas de participación estatal. Asimismo, promoverá empresas de participación mixta. Las empresas de este carácter que funcionarán, se regirán por todo lo previsto en esta ley y en particular por lo establecido por sus leyes o decretos de creación."

Lo dejo a la Secretaría, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Si quiere permanecer, Representante González, para presentar el siguiente artículo en el que usted está inscrito sólo, el 22.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Sobre el artículo 22 es una propuesta que el Representante Leopoldo Ensástiga y yo presentamos, que es en realidad un nuevo artículo entre el 22 y el 23, y lo va a presentar, por acuerdo que tuvimos, el Representante Ensástiga.

EL C. PRESIDENTE.- Para presentar el artículo que proponen entre el 22 y el 23, el Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso señor Presidente.

Una vez ya habiendo pasado el debate sobre la situación jurídica de la empresa Ruta-100, quiero presentar este punto de acuerdo que proponemos a este Pleno el Representante Francisco González Gómez y un servidor, que sería una propuesta de nuevo artículo después del artículo 22, y se correrían correspondientemente los siguientes artículos.

La base con la que presentamos dicha propuesta de artículo, es que el marco legal, al tenor del cual existe Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, lo constituye fundamentalmente el decreto de creación del mismo emitido el 3 de agosto del año de 1981, publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 18 del mismo mes y año; decreto que para su emisión se funda en lo dispuesto por el

artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3o., fracción I, 32, 44 y 45 de la Ley de la Administración Pública General, y 2o. de la Ley para el control por parte del Gobierno Federal, de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal, que como todos sabemos, para determinar al sector que quedaría agrupado el organismo, hay un decreto de fecha 3 de septiembre del año de 1982, en el cual el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las facultades que le confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 5o., de la Ley Orgánica de la Administración Federal, ordena se agrupen por sectores las entidades de la Administración Pública Federal, con el fin de que las relaciones que entre ellas se den, lo sean a través de la Secretaría de Estado o departamento administrativo, y en cada caso se designe como coordinadora sectorial.

En resumen, significa que Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100 queda agrupado al Departamento del Distrito Federal como cabeza de sector.

Por tanto, y una vez que consideramos que no ha concluido el proceso jurídico y Ruta-100 sigue existiendo legalmente, proponemos este artículo nuevo, después del artículo 22.

"El organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, denominado Ruta-100, seguirá rigiéndose por su decreto de creación, sin que pueda ser concesionado; su planeación, crecimiento y desarrollo se regirá por un plan que se ajustará al Programa Integral del Transporte y Vialidad del Distrito Federal."

Lo firman el Representante Francisco González Gómez, un servidor, el Representante Leopoldo Ensástiga Santiago.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante, señor Representante.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Una moción.

Resulta que estamos debatiendo muy mal. De acuerdo al artículo 41 de nuestro Reglamento, dice lo siguiente:

“Todo dictamen con proyecto de ley o decreto, que conste de más de 30 artículos, podrá ser discutido y aprobado por los libros, títulos, capítulos, secciones o párrafos en los que dividieron sus autores o las Comisiones encargadas de su despacho, siempre que así lo acuerde el Pleno a moción de uno o más de sus miembros; pero se votará separadamente cada uno de los artículos o fracciones del artículo o fracciones de la sección que este al debate, si lo pide algún Representante...”

Yo estoy pidiendo, en base a este artículo, que se debata en función de capítulos.

EL C. PRESIDENTE.- Como no, procede su solicitud. Tendría que aprobarlo el Pleno.

Proceda la Secretaría a consultar en votación económica, al Pleno, de conformidad con lo que establece el artículo 41, si esta discusión debe continuarse realizando por capítulos.

EL C. SECRETARIO.- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta al Pleno, en base al artículo 41, si se sigue haciendo por capítulos.

Por capítulos, los que estén a favor, manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén en la negativa, favor de manifestarlo poniéndose de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- En función de este artículo, quiero preguntarle al Presidente, cómo estamos discutiendo y cuándo aprobó el Pleno un procedimiento. Ya que rechazaron esta propuesta en base al artículo 41, quiero que usted me diga, cuándo acordamos un procedimiento como lo marca el artículo 41 y cuándo lo aprobó el Pleno, porque no estamos discutiendo con

ninguna, se está discutiendo como Dios le da a entender aquí a la gente.

EL C. PRESIDENTE.- No, señor Representante; permítame explicarle dada su pregunta. Todo proyecto de ley se discute primero en lo general y después se pide que la Presidencia consulte a los señores Representantes qué artículos reservan. A partir de esta reserva, y según le constará por muchas discusiones de leyes que ya llevamos, se procede a presentar artículos alternativos y argumentarlos, no en "fast track", sino tanto como cada uno de los que presenta quiera los artículos que propone para sustituir, para enmendar o para adicionar. Este es conforme al artículo 40 de nuestro Reglamento, que leeré a continuación.

“Todo dictamen con proyecto de ley o decreto se discutirá primero en lo general y después en lo particular cada uno de sus artículos. Cuando conste de un solo artículo será discutido una sola vez”.

Su procedimiento, su solicitud de procedimiento, que era procedente con pedirlo uno solo de los Representantes, era que se discutiera por capítulos, fundándose en el artículo 41. Tiene usted derecho a solicitarlo, pero el Pleno lo tiene que aprobar. El Pleno lo ha desechado. Vamos a continuar con el artículo 40.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Solicito la palabra para hechos.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene usted la palabra, para hechos.

EL C. REPRESENTANTE FAUZI HAMDAN AMAD (Desde su curul).- Señor Presidente, la decisión que tome la Mesa Directiva, conforme a disposición de Reglamento, no está para discusión. Es determinación y decisión.

EL C. PRESIDENTE.- No hay discusión; ha pedido la palabra para hechos, y entonces el Representante Peñaloza dirá a qué hechos quiere referirse.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Yo reconozco mucho su capacidad autoritaria. Qué bueno que la expresa ahora.

Pero yo vengo aquí a defender un derecho que tenemos en la Asamblea, que parece que por esta prisa parlamentaria se quiere violentar. Resulta que el artículo 41 dice, y lo leí, cuál debe ser el sistema con que discutamos. Y no es cierto, como dice el Presidente, que estamos discutiendo artículo por artículo; tan no es así que de repente cuando se le ocurre a la Comisión, y es una facultad de la Comisión, que no desconozco, se sube la Comisión y de algunos artículos del mismo capítulo, sin terminar el capítulo, se sube y desecha, ¿qué es eso?, ¿qué sistema es ese? Entonces le da una gran ventaja a la mayoría parlamentaria del día de hoy, que es una mayoría parlamentaria más allá de lo imaginable.

¿Por qué?, porque esta mayoría puede escoger a su libre albedrío cuándo interviene y cuándo le da "fast track", que es lo que están haciendo.

No. Lo que tenemos que hacer para que sea una discusión completa es que discutamos todos los artículos de un capítulo, suba la Comisión o no suba la Comisión, pero que nos indique cuál de esos artículos acepta la Comisión. Porque yo parto de la idea de que la Comisión puede aceptar propuestas, aunque ya vi que no hay mucha voluntad, pero ese es un procedimiento parlamentario.

Entonces me parece que estamos cayendo en un error terrible porque si es fast track lo que estamos haciendo, y es una ventaja para la mayoría nueva que tenemos el día de hoy, por ejemplo, para que puedan discutir cuando quieran una parte del capítulo o sólo algunos artículos del capítulo. Entonces me parece que es un error.

Yo expreso aquí mi protesta, si en algo sirve en un debate en donde sí hay prisa, donde se quieren ir, donde no hay sensibilidad, donde no aceptan ni siquiera reformas sensatas y se hacen cosas como las que hace Luege, de invitarnos a que le hagamos caso al jefe de gobierno para que nos envíe un Reglamento a su gusto. ¡Ver para creer!

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Peñaloza.

Para fundamentar el artículo 23, que ha reservado, tiene la palabra la Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- Quisiera nada más señalar brevemente que no tengo la Ley Orgánica de la Administración Pública a la mano, sin embargo, en el artículo 10 se señala que la facultad del jefe de gobierno de concesionar aquellos servicios en base al interés público y a la naturaleza del servicio, se expresa en ese artículo que está hablando de las funciones del Jefe del Departamento.

Entonces, me parece que en su carácter de auxilio, en las de los Secretarios, esta facultad puede ser apoyada o auxiliada por los Secretarios, pero es una facultad del Jefe del Departamento.

Eso es para la modificación del otro artículo 2, que me parece que se argumentó en contra.

Pero sobre el artículo 23, que es el asunto que venía yo a plantear aquí, se dice que como una medida prioritaria la Secretaría establecerá los mecanismos necesarios para la transformación de las organizaciones de transportistas en sociedades mercantiles.

Nosotros vemos que no son solamente sociedades mercantiles las que pueden recibir la gracia de una concesión y por eso es que nosotros proponemos una modificación, porque además, así como está redactada esta parte del artículo 23, es violatoria del artículo 9o. constitucional, en el sentido de que se violenta la libre asociación prevista en ese artículo.

Nosotros proponemos que se diga: "La Secretaría establecerá las formas de asociación y los mecanismos necesarios para la explotación del servicio público de transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y no poner a nadie en condiciones privilegiadas respecto a otros y para evitar prácticas monopólicas y competencia desleal", que me parece que es el espíritu del artículo que está ahí señalado.

Lo dejo a la Secretaría para que se considere.

EL C. PRESIDENTE.- Para argumentar en relación al artículo 26, tiene la palabra el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- El artículo 26 dice: "El

servicio público de transporte de carga en todas sus modalidades, por su naturaleza y para su mejor operación, deberá sujetarse al reglamento respectivo en cuanto a la utilización de las vialidades en las que circula, sus horarios, rutas, maniobras de carga y descarga."

Ahí proponemos que se agregue: "normas de control ambiental y demás características para la prestación de dicho servicio de transporte."

Entonces, proponemos que se agregue ese aspecto de las normas de control ambiental.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante González.

La Representante Dolores Padierna, para argumentar en el propio artículo 26, tiene la palabra.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Con su venia, señor Presidente.

El artículo 26, compañeros y compañeras Representantes, está hablando del transporte de carga en todas sus modalidades.

Dice: "El servicio público de transporte de carga en todas sus modalidades, por su naturaleza y para su mejor operación deberá sujetarse al reglamento respectivo en cuanto a la utilización de las vialidades en las que circula, sus horarios, rutas, maniobras de carga y descarga y demás características para la prestación de dicho servicio de transporte."

Sin embargo, hemos visto a lo largo de todo este tiempo, que el transporte de carga, por no tener una regulación en términos de normas de control ambiental, han ocurrido varios accidentes o simplemente se pone en riesgo la integridad o la seguridad de la población en general.

Proponemos un añadido en el artículo 26, un agregado. Donde dice: después de "...maniobras de carga y descarga", la inclusión de cuatro palabras. Diría: "maniobras de carga y descarga, normas de control ambiental y demás características para la prestación de dicho servicio de transporte".

Es todo, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Padierna.

Para argumentar en relación con los artículos 29 y 32, tiene la palabra el Representante Sáenz Ferral.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- La sugerencia que voy a hacer al artículo 29 requiere por lo menos de una explicación breve.

Ya desde el artículo 2o. y en el artículo 34 se menciona que la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal compete a la administración pública, originalmente a la administración pública del Distrito Federal, por sí -y menciona- o a través de organismos descentralizados o empresas de participación estatal, y luego habla de los particulares.

Así en este artículo, como en el 34, se habla de las empresas de participación descentralizadas o empresas de participación estatal y se hace a un lado al sector social. Aquí no existen las empresas de participación social.

De aquí que sea importantísimo, y el artículo 29 a pesar de esta grave laguna, y quiero aquí reiterar, tomando la expresión de uno de mis compañeros, el sentido de que yo no le tengo miedo a las concesiones, pero me parece que se privilegian las concesiones y se deja de lado al sector social que es muy importante, y se dejan de lado tomar en consideración las indicaciones pertinentes a cómo podrían participar los organismos descentralizados o empresas de participación estatal.

Sin embargo, en el artículo 29, cuando se habla de las modalidades del transporte quiero sugerir que quede como sigue:

"El servicio de transporte de pasajeros se clasifica en público, particular, -y luego dice "especializado"- . Yo sugiero que para ser lógicos tendría que ser público, particular y social, y si quieren déjenlo "especializado"; pero yo creo que lo más coherente sería hablar de público, para que estén en el mismo nivel. Estamos hablando de categorías o

de conceptos del mismo nivel: público, particular y social, y no especializado. Que yo sepa, no hay esa modalidad.

Yo quiero sugerir la inclusión de un artículo 32 bis, en donde al respecto, si se aceptara integrar esta modalidad de social, se añada, en el artículo 32 bis, que el transporte social se clasifica en: escolar, de personal y de pasajeros.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Sáenz Ferral.

Tiene la palabra para fundamentar la reserva que ha hecho del artículo 34, el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- El 34, es un problema nada más de redacción. Dice: "La Secretaría queda facultada para determinar, de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto se realicen, cuando procede el otorgamiento." Nosotros proponemos que esa procedencia del otorgamiento diga: "en los términos de la presente ley y con base en el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.", o sea, que no quede nada más al criterio de la Secretaría, sino que esto se tenga que apegar a estos dos lineamientos que estamos nosotros aquí añadiendo.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante González.

Para argumentar en este mismo artículo, ha solicitado la palabra el Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Compañero Presidente; compañeras y compañeros:

Voy a tratar de convencerlos de introducir en la ley el tema y el artículo que hable de un asunto que se ve en la ciudad, pero que no se le da importancia en la ley, me refiero a los bicitaxis, todos los hemos visto, no sé si los han visto ustedes, rara vez los ven y no les importa. Me refiero a los bicitaxis porque creo que nuestra ciudad, a diferencia de otras capitales del mundo, no tiene una legislación específica; en primer lugar, para que la gente conduzca transportes no contaminantes, generalmente bicicletas, aunque en la ley se habla de

ciclopistas, ¿verdad?, que es un término poco raro, ¿verdad?, no sé si se refiera a los cíclopes de la mitología, para que transiten los cíclopes, pero eso lo vamos a ver más adelante, que está mas adelante en la ley.

Ahora quiero proponer a esta Asamblea un agregado en el artículo 34, que es muy sencillo, y lo voy a leer pausadamente para que lo anoten y ojalá sirva de algo. Diría: "El transporte de bicitaxi tendrá las garantías para operar en el primer cuadro de la ciudad y en los primeros cuadros o en perímetro de las delegaciones políticas."; bueno, es una garantía.

Yo creo que sería bueno que se aceptara esta propuesta pues porque habla de una cosa que existe, hay gente que vive de ello y me parece que en ocasiones no tiene garantías para transitar y además ayudaría mucho para terminar con estos pequeños intereses de los bicitaxis que no tengan ninguna normatividad. Entonces esta es la propuesta; la dejo aquí a la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, compañero Peñaloza.

Para el artículo 35, tiene la palabra el Representante Eduardo Morales.

EL C. REPRESENTANTE EDUARDO MORALES DOMINGUEZ.- Este artículo 35, si se observa bien en su redacción, cabe un amplio margen de discrecionalidad justamente para otorgar las concesiones. Aquí se habla de que se pueda hacer mediante solicitud o a través de concurso público, lo cual nosotros consideramos que sería mantener una inercia todavía aún de ese tipo de relaciones que se ha dado entre los diferentes regentes y los concesionarios.

Ellos encerrados se ponen de acuerdo y mediante reglas que se establecen solamente con el conocimiento de ellos, se les entrega una concesión. Hay una alta discrecionalidad en ese sentido y únicamente con un trámite que sería el de la solicitud.

Nosotros creemos que no debe de ser de esa manera; que si realmente queremos que haya un transporte eficiente aunque obviamente caro, consideramos que aún así deben de existir mecanismos que garanticen que verdaderamente la con-

cesión se va a entregar mediante concurso, quien reúna los requisitos de eficiencia en varios aspectos y que obviamente no puede ser nada más por una solicitud.

En ese sentido, proponemos que el artículo 35 que dice: "Las concesiones podrán ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público de acuerdo a los procedimientos que se establezcan en las disposiciones legales aplicables"; debe decir: "Las concesiones podrán ser otorgadas mediante concurso público de acuerdo a los procedimientos que se establezcan en las disposiciones legales aplicables".

Que se quite "solicitud o" y que quede únicamente "mediante concurso público".

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Morales.

En este punto ha solicitado la palabra para el Capítulo VIII, la Representante Dolores Padierna. Pero hasta donde entiendo, tiene propuesta para cambio de nombre del capítulo y algunos artículos que podrían quedar insertados a partir del 36; si no fuera así, le ruego aclararlo.

Por tanto, tiene la palabra la Representante Dolores Padierna, para el Capítulo VIII y los artículos de este capítulo que quiere insertar, entiendo que como no los precisó, pueden ser a partir del 36 que acaba de ser argumentado.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Gracias señor Presidente.

Compañeras y compañeros Representantes: El Capítulo VIII se titula De las Concesiones. Sin embargo, en la Ciudad de México hay una gran diversidad de medios de transporte, hay taxis, hay microbuses, hay autobuses, hay Metro, hay trolebuses, hay Ruta-100, hay bicitaxis, etc.

Toda esta gran gama de distintos tipos de transportación se ubican en dos grandes políticas; la política que opera bajo el control gubernamental, todas aquellas empresas que tienen subsidio, en este caso el Metro, Ruta-100 y la empresa mixta del sistema de transporte eléctrico y las que opera el sector privado, que es todo el transporte concesionado; es decir, no solamente existe el transporte concesionado, el Capítulo VIII debie-

ra denominarse, desde nuestro punto de vista, "De las modalidades de la prestación del servicio de transporte", donde en su mayoría de los artículos estarán considerados todo el transporte concesionado y esta ley entonces regulará, en esos artículos, al transporte concesionado.

Sin embargo, como no es la única modalidad de transporte que existe, quisiéramos incluir dos grandes temas como modalidades de la prestación del servicio del transporte, todo el que se refiere a la empresa pública y el que se refiere al transporte metropolitano.

Aunque la doctrina -nos dice el compañero Fauzidiga que las concesiones se conciben también como organismos descentralizados, pero aquí nos regimos por las leyes y no por las doctrinas, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal habla y señala perfectamente sus facultades, cuáles deben de ser los organismos públicos descentralizados, y por lo tanto, marca también en sus decretos, en relación al Metro por ejemplo, que no serán concesionables. Esto lo hacíamos totalmente diferente al contenido global del Capítulo VIII.

Pensamos nosotros que la empresa pública es fundamental incluirla dentro de esta ley, porque la responsabilidad principal del otorgamiento del servicio la debe de tener el gobierno.

Quisiera precisar también, que el Partido de la Revolución Democrática no se opone a las concesiones, pero pensamos que concesionar todo el transporte es un error, y no por otra razón, sino que la iniciativa privada no tiene la obligatoriedad constitucional que sí tiene el Estado, pero además la empresa privada se mueve bajo la lógica de la ganancia y aquí no puede operar una empresa privada si no señala bien sus costos de producción, su margen de ganancia y en esa medida es el valor o el precio que se le pone a la tarifa, y ello está directamente repercutiendo negativamente en la economía familiar.

Pensamos entonces que sí debe haber transporte concesionado, que ya se regula y considera en el Capítulo VIII, pero que éste es omiso en todo lo que se refiere a las empresas privadas.

Estamos proponiendo combinar empresas privadas con empresas públicas, porque además la

empresa pública puede contrarrestar esta tendencia permanente a que domine el transporte concesionado, a que domine el sector privado este servicio, este bien social.

Tenemos nosotros que pensar en la gente de más escasos recursos, como orientar a las empresas bajo criterios sociales, y si acaso hubiera un problema de burocracia y de corrupción -como lo hay en el Metro y en el Sistema de Transportes Eléctricos, por ejemplo-, esta ley normaría y serviría para evitar esa corrupción y normar a la burocracia.

Luego entonces, proponemos un cambio en el título VIII, del Capítulo VIII, para que se llame "De las modalidades de la prestación del servicio de transporte", y un Subcapítulo Uno que se refiera a las empresas públicas de transporte en el Distrito Federal, para lo cual proponemos un artículo que diga: "Por considerarse de utilidad pública, el gobierno del Distrito Federal dará prioridad a la prestación directa del servicio público de transporte, mediante organismos públicos descentralizados o empresas de participación estatal."

Un siguiente artículo para la prestación del servicio público de transporte, además de las mencionadas en el artículo anterior, se promoverán las empresas de participación mixta, si una vez aprobado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se considera conveniente.

Y un último artículo que diría: "Las empresas mencionadas en los dos artículos anteriores, se regirán en lo general de acuerdo a todo lo previsto en la presente Ley, excepto por lo establecido en los capítulos VIII, IX y en lo particular a sus leyes y decretos de creación."

También consideramos que la ley es omisa en cómo regular el transporte metropolitano, mientras que el Programa Integral del Transporte sí concibe, por lo menos en el Metro, las Líneas "A" y "B" son de carácter metropolitano y no está considerado este asunto en la ley.

De tal manera, señor Presidente, estoy proponiendo la inclusión de estos 3 artículos, la modificación de un título y la inclusión de un

subcapítulo segundo que se llamaría o se denominaría "Del Servicio Público Metropolitano", al cual habría que desarrollar.

De aceptarse esta propuesta, se recorrerían todos los demás artículos tal y como aparecen en la ley propuesta. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias. Perdón, Representante Padierna, para entender exactamente su propuesta, está usted proponiendo el cambio de un nombre que pondremos a consideración en su momento, y en segundo lugar tres artículos, pero no queda claro a esta Presidencia, en dónde se insertarían.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Los tres capítulos, los tres artículos, se incluirían en un subcapítulo primero que se denominaría "De las Empresas Públicas."

EL C. PRESIDENTE.- En una sección, tal como viene, en una sección I; o sea, sería antes del 34.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Así es.

EL C. PRESIDENTE.- Y del 34 en adelante se recorrerían.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Dejo en la Secretaría la propuesta.

EL C. PRESIDENTE.- Sección I y antes del 34.

Bien, para argumentar en relación con el artículo 37, tiene la palabra la Representante Gabriela Gutiérrez.

LA C. REPRESENTANTE GABRIELA GUTIÉRREZ ARCE.- Gracias, señor Presidente. Quiero preguntarle si también podría presentar dos Transitorios que traigo en la misma propuesta.

EL C. PRESIDENTE.- No. Cuando llegemos a los Transitorios.

LA C. REPRESENTANTE GABRIELA GUTIÉRREZ ARCE.- Es sobre el artículo 37 y dice: La modificación de la fracción II del artículo

37 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, a fin de que su redacción quede en términos claros y precisos, para quedar en los siguientes términos.

La propuesta es: "El interesado en obtener concesión para la prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal, además de cumplir con los requisitos de la convocatoria y formular solicitud a la Secretaría, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

Fracción II.- Tratándose de personas morales, acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables".

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Gutiérrez.

Para argumentar sobre el artículo 41 que ha reservado, tiene la palabra el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA (Desde su curul).- Voy a pasar yo.

EL C. PRESIDENTE.- El Representante Aguilar, si es tan amable.

EL C. REPRESENTANTE GERMAN AGUILAR OLVERA.- Con su permiso, señor Presidente.

En relación al artículo 41, lo que deseamos proponer es una modificación; el artículo 41 habla de las concesiones, su tiempo de duración y la prorrogabilidad. Nosotros estamos planteando la modificación siguiente al artículo 41: en lugar de que las concesiones duren 20 años prorrogables, proponemos que sólo duren 10 años prorrogables, sustentándolo en los propios argumentos que tiene para los 20 años.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Aguilar.

Para argumentar sobre el artículo 44, tiene la palabra la Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- En el artículo 44, de la sección referente a la transmisión de las concesiones, en ese capítulo de concesiones, se habla de la intención de que estas transmisiones sean autori-

zadas por la Secretaría, y nosotros consideramos que esas transmisiones debieran estar sujetas, para quienes las van a asumir, a los mismos requisitos que se someten cuando se da la concesión, porque de otra manera podrían muchas personas físicas o morales obtener una concesión o varias concesiones y después poderlas transmitir sin mayor obstáculo que la autorización del Secretario.

Nos parece que debe incluirse en el artículo 44 la siguiente frase que complementaría esta necesidad de que quienes adquieran las concesiones estuvieran sujetos a todos los mismos requisitos que cuando se otorgan. Debiera decir: "En caso de que la Secretaría autorice la cesión o transmisión a un tercero de los derechos derivados de la concesión, éste deberá sujetarse a lo dispuesto en el Capítulo VIII de esta ley..." y continuar con la redacción del artículo. Lo dejo con el Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Para el artículo 45 la misma Representante Estrella Vázquez.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- En el artículo 45 se propone que se adicione una fracción. Este artículo se refiere a las obligaciones de los concesionarios y consideramos que una de las obligaciones de los concesionarios debe ser la de coadyuvar en el mantenimiento del equipamiento que van a usufructuar. Entonces proponemos -porque hasta la fecha esto puede incluso considerarse como un subsidio para las empresas concesionadoras- proponemos que la fracción sea una que esté colocada entre la IV y la V y que tenga el siguiente texto:

"Coadyuvar con la administración pública del Distrito Federal para el mantenimiento de las vialidades, caminos, calzadas, calles y vías por donde circulen las unidades en las que presten el servicio público de transporte."

EL C. PRESIDENTE.- El Representante Pedro Peñaloza para el mismo artículo.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Compañero Presidente:

Ahí les va una rodadita a la Comisión, espero que ésta la acepten.

Este artículo, como ustedes saben, se refiere a las obligaciones de los concesionarios. Aquí no les molesta ni les preocupa que no se meta al reglamento, ¿verdad?, aquí sí no.

Entonces habla de las obligaciones de los concesionarios, pero se les olvidó una cosa, por eso digo que es rodadita, que los concesionarios vigilen que los operadores usen el uniforme. Eso no lo dice, es frívolo.

Fíjense nada más cómo es la dialéctica de la política, cómo actúan estos jóvenes aliados de hoy y separados en las elecciones.

Dice: "Construir, ampliar o adecuar, con sus propios recursos, instalaciones tales como: terminales, talleres, almacenes, oficinas, bodegas y en general cualquier servicio que fuera necesario".

Eso no es frívolo, es hacer bodegas.

Y les propongo que vigilen que los operadores usen el uniforme y tampoco parece ser que lo aceptan. Lo que yo denomino ahora "los nuevos aliados".

Resulta que no les importa que usen o no el uniforme, ¿verdad? ¿Para que? Es frívolo. Entonces, esta rodadita se las dejo.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Peñaloza.

Tiene la palabra para argumentar sobre el artículo 54, el Representante Francisco González. Declina el Representante Francisco González.

Tiene la palabra, para el mismo artículo, la Representante Estrella Vázquez, y también para el artículo 60 porque es la única oradora y es el artículo que sigue.

LA C. REPRESENTANTE MARIA ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.- Gracias.

El artículo 54 de esta ley tiene una redacción sumamente confusa y que se presta para una mala interpretación. Voy a leer rápidamente el texto.

Dice: "Las concesiones pueden revocarse unilateral y anticipadamente por el Jefe del Distrito

Federal, por razones de interés público, sin que exista motivo de caducidad o revocación, debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario; así como en una distintiva valorización de las mismas circunstancias de hecho que den origen al acto o del interés público que se afecta."

Decía el Representante Luege que la ley tiene que ser muy sencilla y muy clara. Este texto, además de rebuscado, es confuso y habla de una facultad del Jefe del Departamento de revocar, en cualquier momento, una concesión; por ejemplo, por que hubieren cambiado las circunstancias que dieron lugar a la concesión. Eso es más o menos lo que se entiende.

Nosotros proponemos que se modifique ese texto y que se suprima donde dice "debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existente o no conocidas...", hasta donde dice "...el interés público que se afecta".

Proponemos que la redacción quede como sigue:

"Las concesiones pueden revocarse unilateralmente y anticipadamente por el Jefe del Distrito Federal por razones de interés público, sin que exista motivo de caducidad y revocación. En consecuencia, el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado y debe darse, en todos los casos, un plazo..." y ahí continúa la redacción que contiene el artículo.

Lo dejo al Secretario y paso a la modificación del artículo 60, que proponemos que se adicione un segundo párrafo que diga lo siguiente; después del párrafo que contiene el artículo 60, sería un segundo párrafo que diría lo siguiente: "El procedimiento para la extinción de los permisos por revocación será conforme a lo establecido por los artículos 53 y 54 de la presente ley."

Es una modificación consecuencia de la propuesta anterior en el artículo 54. La dejo al Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Estrella Vázquez.

Para argumentar sobre los artículos 63 y 64 que ha reservado, tiene la palabra el Representante Gonzalo Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA.- Con su venia, señor Presidente.

Yo quisiera señalar que la ley que nos ocupa tiene algunos aspectos ideales, no se desprende de la situación real que estamos viviendo. Ya otros oradores que me han antecedido en el uso de la palabra han señalado concretamente lo relativo a la problemática de la empresa Ruta-100; esa es una realidad que ahí está y que no contempla la ley. Yo quisiera referirme a otra realidad que ahí está y que la ley no contempla y que puede generar conflictos cuando se trate de ...

Señor Presidente, quisiera solicitar que se hiciese un llamado al orden al Representante que está alterándolo.

EL C. PRESIDENTE.- Creo que no será necesario, era una imprecisión en el volumen de voz de uno de los Representantes.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA.- Muchas gracias, señor Presidente.

Me refiero al uso de la vía pública para los fines del comercio informal, del comercio ambulante. Tenemos en "n" calles de la ciudad, autorizaciones para el funcionamiento de tianguis, de concentraciones, de puestos ambulantes, de carros que ofrecen rifas, de otras carros a su vez, en fin, la vía pública no solamente se utiliza como aquí lo señala ahora que se pretenda hacer para el tránsito de vehículos y el tránsito peatonal, también es utilizada la vía pública para otras actividades que resuelven una serie de problemas, específicamente quiénes se dedican al comercio en la vía pública.

Desde luego que no se pretende que esta ley facilite de manera, digamos amplísima, que el uso de la vía pública sea también para el ejercicio del comercio. Pero me parece que debe contemplar una prohibición para aquellos programas de reordenamiento del comercio informal; son miles, miles de ciudadanos que se dedican a esa actividad, y se dedican no solamente en época de crisis; se dedican a esa actividad aún cuando estemos en bonanza; y si la ley restringe de manera absoluta a la circulación peatonal y a la circulación de vehículos el uso de la vialidad, el uso de las vías de circulación, estaríamos entrando en conflicto cuando se pretenda hacer la aplicación

irrestricada de la ley a aquellos que están establecidos en determinadas arterias de la ciudad.

Bien, me refería pues, de que la ley debiera contemplar una prevención para los casos en que la autoridad considere conveniente autorizar el uso de la vía pública para otros fines distintos al del tránsito peatonal y vehicular, porque no podemos negar que ahí está ese problema; que son miles de ciudadanos que se dedican al ejercicio de la venta informal en las calles y si restringimos la ley solamente al uso peatonal y vehicular, estaríamos restringiendo una actividad que constituye una válvula de escape para la economía, sobre todo en este momento que está tan deprimida.

Y me parece, compañeras y compañeros, sobre todo los compañeros de la Comisión, que sería útil que se incorporase una fracción al artículo 63 que señale que la vialidad y el tránsito en el Distrito Federal se sujetarán a lo previsto en esta ley y sus reglamentos, así como la normatividad y medidas que se establezcan respecto de todo lo que aquí señala más fracción X; y esa es la propuesta de agregado: "La autorización para utilizar la vía pública como parte de las acciones del reordenamiento del comercio informal en aquellas zonas que las delegaciones del Distrito Federal lo determinen".

O bien, si lo prefieren, para que no se mencione expresamente "comercio informal", que podría ser quizá lo que generara conflicto porque entonces se podría entender que se está expresamente reconociendo que se va a autorizar irrestrictamente, que pudiera decir: "la autorización para utilizar la vía pública, como parte de los programas de gobierno que las delegaciones consideren en determinadas situaciones a juicio de la autoridad".

Si nosotros incorporamos una fracción de esta naturaleza, estaríamos previendo conflictos en el futuro; o lo contrario sería que estamos cerrando los ojos a una realidad, en donde desconocemos a miles de habitantes que están instalados en las calles, desconocemos a decenas de vehículos que con un equipo de sonido están ofertando rifas de otros vehículos; desconocemos a quienes están instalados vendiendo dulces, cigarros y que son toda una tradición y un servicio para la comunidad. Entonces, me parece que sería muy sano que tuviéramos esa previsión.

Propongo el agregado de una fracción al artículo 63 que contemple la autorización para utilizar la vía pública, como parte de las acciones de gobierno en aquellas zonas que las circunstancias lo reclamen, digamos dándole una redacción que permita prever esa posibilidad, sin que entremos en conflicto cuando alguien quisiese aplicar la ley a rajatabla; de lo contrario, estaríamos haciendo una ley para violarla, estaríamos haciendo una ley para que cientos o miles de ambulantes se planten en la vía pública y a ver qué fuerza pública va a ser capaz de desalojarlo sin hecho de violencia; a eso me refiero y yo propongo que la Comisión tome en cuenta esta propuesta para que se pueda contemplar.

En el artículo 64 solamente es una observación. Para apoyar esta propuesta del artículo 63, dice aquí que se entiende por vía pública el espacio utilizado predominantemente para el libre tránsito de peatones y vehículos.

Ya está este mismo artículo 64 contemplando la posibilidad de que sea utilizada la vía pública para otros fines, al decir que se entiende por vía pública el espacio utilizado predominantemente, eso ya nos da pie para el agregado que estoy proponiendo, y finalmente propondría yo cambiar una palabra que dice aquí: "inmuebles" por "espacios". Me parece que todos entendemos que inmuebles son edificios, construcciones, y no es correcto utilizar como definición de vía pública todos los inmuebles de uso común, sino todos los espacios de uso común.

Esa es la propuesta muy concreta que me voy a permitir dejar en manos de la Secretaría.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias Representante Rojas.

Tiene la palabra para argumentar sobre el artículo 65 que ha reservado, el Representante Pedro Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Compañero Presidente, ¿alguien reservó el artículo 73?

EL C. PRESIDENTE.- 73, sí; llegaremos ahí, estamos en el 65.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- ¿Pero no está reservado, para que un sólo acto?

EL C. PRESIDENTE.- No, porque entonces nos confunde.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Gracias, compañero Presidente.

Compañeras, compañeros: Yo creo que en lo referente a las vías públicas, a la clasificación de las vías públicas no hay una definición adecuada, sobre todo cuando hablamos de las ciclistas.

Quisiera pedirle al Presidente de la Comisión de Transporte, no sé si me escuche, para que venga aquí a la tribuna a explicarnos ¿qué son las ciclistas?

Porque resulta que se mete aquí en el artículo 65, las vías públicas se clasifican en red vial metropolitana, vías primarias, vías de acceso controlado, arterias principales, vías secundarias y ciclistas.

Dado que es un concepto relativamente nuevo, sería bueno que nos explicara esto porque no es posible que aprobemos aquí una ley en donde se habla de ciclistas, donde ¿qué es ciclistas?

Ya que Luege no va a subir, no sé si pueda subir alguno de estos jóvenes que están acá del autotransporte, que están muy atentos, ustedes jóvenes. No, verdad, no pueden hablar, sigan anotando.

Bueno, ¿las ciclistas es donde transita el ciclope? ¿qué es ciclista? De veras, se los digo muy en serio, ¿qué es una ciclista?

Porque yo sé que ustedes van a aprobar esta ley, pero les pido que en nombre de la decencia, incluso lingüística, nos vengán a decir que es una ciclista y nos pongan un ejemplo de dónde están las ciclistas.

Aquí ya estamos hablando, fíjense de lo que estamos hablando, les pido su responsabilidad y su atención. Estamos hablando de que las vías públicas se clasifican en varios conceptos: una, red vial metropolitana; dos, vías primarias, divididas en

vías de acceso controlado y de arterias principales; y tres, vías secundarias. Hasta aquí más o menos se entiende.

Pero en el cuarto se habla de ciclistas, ¿qué es eso de ciclistas?

Pero además de que nos vengan a definir que es una ciclista, nos tienen que poner un ejemplo de que es una ciclista, dónde están, que me digan en donde está geográficamente ubicada una ciclista porque si no, estamos aprobando una inexistente, estamos aprobando algo inexistente, a menos que alguien me diga que son vías públicas del futuro.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO (Desde su curul).- Señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Para qué propósito? Permítame, señor Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO (Desde su curul).- Para poder ilustrar al orador de dónde hay ciclistas y lo que son ciclistas.

EL C. PRESIDENTE.- Entonces, permítame, porque pedirá para hechos o la Comisión la pedirá y entonces.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- No marche.

EL C. PRESIDENTE.- Sólo para interpelar o para pedir la palabra.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO (Desde su curul).- Para interpellarlo, señor.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted la interpellación?

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Por supuesto que la acepto.

EL C. PRESIDENTE.- Adelante.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO (Desde su curul).- ¿No sabe, señor Representante, lo que son unas ciclistas? ¿No sabe dónde existen ellas?

Sería bueno que se diera una vuelta por Avenida Zaragoza, por la calle Plutarco Elías Calles, hay ciclistas.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- ¿Cuántas?

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO (Desde su curul).- En medio de las avenidas, y las ciclistas son donde anda uno en bicicleta. Esas son ciclistas y hay en la Ciudad de México. Sería buena que se diera una vuelta y además dudo que lo supiera porque se ve que no hace deporte, por eso no sabe.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Bueno, es muy simpático este marchista. Realmente por eso es marchista porque marcha mucho, en los dos sentidos.

Ya lo oyeron, no quisiera comentarlo porque luego se hacen famosos.

Bueno, sigue sin contestar el asunto. Me dice, hay una ciclista escondida ahí en una avenida, pero esto no puede ser aprobado por una ley, porque entonces yo le contestaré a este joven Asambleísta, que funge hoy como Secretario, le diría, bueno, con esa lógica, pues ahí por mi casa hay una especie de ciclomotor porque ahí los jóvenes andan en moto.

Entonces introdúzcase en la ley la ocurrencia de que unos jóvenes los domingos hacen ruido y hacen escándalo ahí. No puede ser. Seamos más serios.

¿Dónde están esas ciclistas? Estamos hablando de una ley general, compañeros, ¡ojo!, y me viene a decir que en la tal calle está.

Cuando hablamos de vías, hablamos de concurrencia humana y masiva. Y me viene este Representante de Luege, ya que Luege no quiso contestar, que la ciclista es una. En fin.

Yo creo, compañeros y compañeras, que a estas alturas donde han acordado aprobar lo que sea y no aceptar ni las rodaditas, ni las suavécitas, ni nada, pues no pueden explicar ni siquiera eso. Van a aprobar, fíjense lo que van a aprobar, jóvenes, van a aprobar una iniciativa de ley que incluye una ciclista que no existe.

Sería bueno, para fines de estas ocurrencias que aquí plantean estos jóvenes de hoy, que dijeran: "Nota: Hay una ciclopista en donde dijo el marchista este". Qué bromas, de veras. Sinceramente van a aprobar una iniciativa donde no saben dónde hay ciclopistas.

¿Saben por qué lo hacen? porque quieren hacer creer que están dándole facilidades a las personas, que son muchas, que transitan en bicicletas. Pero como no se atreven -fíjense, esta es la contradicción-, quieren hacer creer a los ingenuos que están a favor de dar espacios a los que circulan en bicicleta, pero como les da miedo enfrentarse a la industria del transporte, no hay calles para que transite la gente con bicicleta.

En otros países del mundo, ustedes conocen, son muy cosmopolitas, saben y él es marchista, ha conocido muchos países, espero que además de ir a correr vea también a su alrededor; hay lugares en donde transitan las bicicletas, únicamente de gente que transita en bicicleta, hay muchos lugares. Pero aquí en la Ciudad de México nos dicen que hay ciclopistas y nos dicen que por ahí hay una, pero, ¿por qué no se atreven a meter en las principales arterias de esta ciudad esas mencionadas e indescifrables ciclopistas?, ¿por qué?; ese es el interrogatorio, porque le tienen miedo al transporte.

Yo hace rato proponía que la gente que hace labor en los bicitaxis circulen en el Centro Histórico y alrededor de las delegaciones. Un Asambleísta del PRI me dijo: es que están muy transitadas; y yo le dije: en el Centro Histórico, yo he visto que a muchos muchachos están a punto de atropellarlos aquí algunos bólidos que circulan aquí en el Centro Histórico.

Y resulta que ahora hablan de esta cosa ciclopista que no hay. Fíjense lo que van a votar, dense cuenta. Yo sé que a estas alturas del debate, y siempre, cuando alguien les dice: vétese esta ley y no reflexionen y no analicen, se vota. Algún día, cuando circulen usted por la calle en bici y los atropellen, se acordarán de mí.

EL C. PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Representante Saénz Ferral para argumentar en relación con el artículo 66 y si quiere hacerlo también para el artículo 70, en vista de que no hay ningún

otro orador ni artículo anterior, puede hacerlo de una vez.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- Yo voy a asumir, para poder hacer esta propuesta al artículo 66, los argumentos sustanciales del Representante Peñaloza.

Y entonces sugeriría para el artículo 66, que ahora dice: "La Secretaría deberá promover en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de ciclopistas."

La sugerencia es que : La Secretaría deberá promover en los actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de ciclopistas."

En relación con el artículo 70, dice: "La Secretaría establecerá, de acuerdo al Programa Integral del Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomentar el desarrollo de los estacionamientos públicos."

La sugerencia aquí es, o añadir en el 70, ó integrar, o bien un 70 bis: "La Secretaría establecerá de acuerdo con el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomentar la construcción de estacionamientos para bicicletas, favoreciendo su ubicación en áreas inmediatas a los paraderos o terminales de transporte público de pasajeros."

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Arturo Sáenz Ferral.

Para argumentar sobre el artículo 73, tiene la palabra la Representante Dolores Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA .- Gracias, señor Presidente.

Compañeros el Capítulo XIII se refiere a las tarifas y en el artículo 73 se refiere a este asunto tan importante.

Lo primero que quisiera señalar es que la tarifa, compañeros y compañeras, no es la única salida que se debe de tener ante la crisis financiera de las empresas del transporte, ni siquiera para llevar a cabo la modernización.

Pareciera en la ley, así también aparece en el programa integral del transporte, que la tarifa es la única solución que dé respuesta a la modernización y a la crisis financiera. Me parece incorrecta esta apreciación de parte de estos documentos.

Las tarifas dependen de la política que asuma cada empresa. Tal vez sería bueno hacer el estudio correspondiente, antes de señalar tarifas, donde se muestre que una mayor rentabilidad de la empresa depende de disminuir la oferta, justamente.

El problema que hay en el transporte concesionado, de saturación de rutas, es justamente que se ha aumentado a tal grado la oferta que tienen una muy baja rentabilidad.

Tal vez, insisto, disminuir la oferta redunde o repercuta en una mayor rentabilidad, misma que serviría para la propia modernización del transporte y de paso disminuimos los niveles de contaminación.

Ha hablado aquí el ingeniero Luis Luege de que con 10 mil unidades, 10 mil motores con una capacidad de 80 a cien personas cada uno, podría satisfacerse en su totalidad la demanda del transporte. Hoy tenemos 110 mil motores de este tipo circulando, más todos los demás tipos de transporte.

Para tener recursos es indispensable también tener una orientación en la redistribución del presupuesto.

Yo quisiera señalar, como dato, para 1995 se aprobó un presupuesto total al Metro de 1,675 millones de nuevos pesos. Y el Metro tiene un gasto corriente de 1,334, y un gasto en inversión apenas de 342. Esta la lógica, no sólo de la empresa Ruta-100 que se señaló hace unas horas, es la lógica de toda la forma de presupuestar en todos los organismos descentralizados, pero además es la política general que tiene el gobierno para presupuestar, y ésta nos parece completamente nociva para la adquisición de ingresos a través de un presupuesto bien asignado.

Si lográramos aumentar el gasto en inversión de las empresas y disminuir el gasto corriente, sin duda que eso mejoraría los ingresos de las empresas.

Lo mismo se da, como consecuencia, una fuga de recursos públicos muy fuerte casi en todas ellas. Si se corrige la corrupción, si no hay fuga de recursos habrá, sin duda, una fuente de recursos muy importante; es decir, la argumentación no es sólo la tarifa, es también una buena o mala administración, es una correcta o incorrecta presupuestación y es un programa basado en el diagnóstico.

Yo veo en el Programa Integral del Transporte, por ejemplo, que no parte de ningún diagnóstico; y si no tenemos diagnósticos en cada parte, es imposible mejorar la rentabilidad de las empresas.

¿Sabían ustedes que el Metro es un medio de eslabonamiento en un 90% Esta es una cifra muy interesante, muy importante en la cual se debe basar para determinar el aumento o no de las tarifas.

El Metro es utilizado en un 50% por habitantes de la periferia. Lo usuarios ganan, además, un promedio de dos veces el salario mínimo y este Metro se eslabona siempre con Ruta-100.

Además, el Metro es usado en un 47% de los viajes de todos los jefes y jefas de familia de la periferia, mismos que usan hasta cinco medios de transporte al día, por lo cual pagan alrededor de entre cinco y seis pesos al día.

Estos elementos, estos diagnósticos, estas cantidades, cifras, deben ser la base para determinar no sólo los programas sino las tarifas. Deben ser la base para lograr la autosuficiencia financiera, tener un esquema tarifario que compense sí la elevación de costos, pero no sólo eso sino también se considere el saneamiento de las empresas, la transparencia en el gasto, la optimización de recursos, la austeridad administrativa y otras fuentes de financiamiento, como pudiera ser la publicidad, la renta de infraestructura.

Hay muchas vías para reforzar a las empresas y no tenga que acudir, de manera insistente, al aumento de las tarifas.

Sin embargo, nada de ello queda como condición en la ley acerca de las tarifas.

Por lo tanto yo propongo, en el artículo 73, donde dice "Las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del servicio público serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal", debe de decir que: "Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio público serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal, previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal."

Esto lo hemos explicado ya aquí mismo, en esta tribuna, no es posible que una sola persona, un sólo individuo, a nombre de los millones de usuarios, decida por todos los millones.

Nosotros estamos proponiendo que el Jefe del Distrito Federal consulte a la Asamblea para, de esta manera, así sea en forma indirecta, se esté consultando al público usuario, a los usuarios del transporte que se cuentan por millones.

Nos parece que la sola decisión a puerta cerrada del Regente con los transportistas, a espaldas de la población, es un método completamente discrecional que facilita la corrupción, que facilita acuerdos pues de ellos, a conveniencia de ellos; y no tiene el contrapeso de los usuarios, el Regente, para poder tomar una decisión más democrática, más exacta, más prudente, más conveniente para el sistema de transporte.

El asunto de las tarifas está relacionado con la población, con su economía y es necesario que esta tarifas sean decididas de una forma más colectiva, por lo menos. Se nos ha dicho, se nos dijo en la Comisión que esta propuesta violaba la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Violarla, significaría que el Regente no tuviera la facultad.

Nosotros estamos aceptando; en su momento, cuando discutamos la Ley Orgánica, propondremos esa modificación en esa ley. Pero de momento, en la Ley del Transporte, estamos proponiendo que el Regente siga teniendo esa responsabilidad, esa facultad, pero que se consulte a la Asamblea de Representantes antes de tomar la decisión de aumentar las tarifas.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Padierna.

Tiene la palabra para argumentar en este mismo artículo 73, el Representante Pedro José Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Ciudadano Presidente: y de nuevo aquí vamos a discutir otro tema, de gran importancia.

Frente a su pupitre, junto a su cena, tienen ustedes un artículo 73 que es terriblemente descriptivo de los vientos que soplan en la ciudad; lo leo porque es muy breve, pero es muy peligroso: "Las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del servicio público del transporte de pasajeros o de carga, ¡ojo!, serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal." ¿Dónde está la reforma del Estado? ¿Dónde está la corresponsabilidad de los poderes? ¿Dónde aparece la noción de un nuevo pluralismo?

Y conste que estamos hablando de los tiempos en donde todos, incluso los priístas, han hablado de un presidencialismo acotado, ¡ojo, voces priístas!, han hablado de un presidencialismo acotado.

Ahora resulta que les parece aceptable que un solo hombre -aunque como me decía Luege hace un momento-, le presenten estudios y le hagan propuestas, al final, siempre al final, el de la última palabra es el Jefe del Distrito Federal. Signo de los tiempos. Signo inequívoco de autoritarismo, de presidencialismo, de volver a hacer creer y volver a demostrarnos que están pensando en que esta ciudad y seguramente el país puede ser gobernado por pequeños "tlatonís" o altos "huitzilopóchtlis".

Es decir, la última palabra para las tarifas del transporte en la ciudad la dará un sólo hombre, ¡ojo!, y quién sabe quien sea ese hombre 97; puede ser un panista -dirían ellos "Dios quiera"-; puede ser un priísta -dice Garduño, "seguro"; puede ser un perredista- "ojalá".

Pero bueno, quien sea compañeros, fíjense ustedes no obstante, fíjense nuestra visión democrática. No obstante que el PRD ganara la elección del 97 para la jefatura, nos opondríamos a este artículo; desde ahorita.; es más lo estamos firmando.

Entonces, compañeros y compañeras: Quiero que ahora se demuestre en la discusión de este

artículo, cuál es la visión que tienen los priístas -y me extraña de los panistas en este aspecto- que permitan que de nueva cuenta reaparezcan en leyes instituidas, la visión, la concepción de que una sola persona sintetiza los poderes de análisis de profundidad y demás, para decidir las tarifas.

Bueno, yo creo compañeros, compañeras, que si somos consecuentes de lo que está pasando en el país, donde hemos visto como en nombre del presidencialismo se han cometido barbaridades, acuérdense de las barbaridades que se han cometido, si quieren les digo las más recientes.

Un Presidente -fíjense lo que hizo un Presidente que ustedes conocen que era su jefe nato de ustedes, de los priístas-, lloró en tribuna y dijo que iba a defender "como perro el peso". ¿Se acuerdan, no?, sus iniciales eran López Portillo.

Luego vino un Presidente, otro, gris subido, diría yo, Miguel de la Madrid, y le entregó los bancos, pero como bazar, como gran oferta nuevamente a los banqueros, en seis años; ¿y quién decidió eso, la sociedad, los sindicatos, los empresarios?, no, lo decidió un hombre que se quería conciliar con la banca que estaba insubordinada, con los banqueros, el ejemplo más costoso que les estoy poniendo. Hay muchas frivolidades en los Presidentes.

Recuerden ustedes que el poder corrompe y el poder absoluto corrompe absolutamente, y me parece que este artículo 73 es un artículo que sintetiza la visión del autoritarismo, del presidencialismo, y además nos demuestra de cuerpo entero la visión que tienen los priístas, y ahora los panistas, de que en esta ciudad un sólo hombre puede decidir vida y destino de las tarifas del transporte.

Yo traigo otra propuesta que ojalá no se apruebe, porque no aprueban ni las rodaditas esta Comisión.

Yo propondría, siendo digamos intérprete de los tiempos, aunque algunos no los entiendan, propondría lo siguiente:

Que el precio, las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del servicio público de transporte de pasajeros será fijada -ojo,

escúchenla, algún día se dará!-, por una comisión integrada por el titular del Departamento del Distrito Federal ¿ojo, ahí les va!, con la duración de poderes, por la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativas y por los concesionarios. Estará Poder Ejecutivo, Poder Legislativo y los concesionarios, eso se llama corresponsabilidad; lo otro, compañeros, lo que viene aquí simple y llanamente ratifica esta peligrosa, terrible misión remisa del presidencialismo que nos ha llevado a donde estamos. Esta es la propuesta del signo de los tiempos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, compañero Peñaloza.

Tiene la palabra para argumentar sobre el artículo 74, el Representante Ernesto Canto.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO.- Con su venia señor Presidente. Es una propuesta.

El artículo 74 dice: Para modificar las tarifas de los servicios públicos de transporte y sus servicios auxiliares, deberán tenerse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y el concesionario, en los que se evalúen entre otros aspectos el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio del litro de combustible, el precio de gobierno al vehículo, el índice general de precios al consumidor del Banco de México, y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.

Para el cálculo tarifario se utilizará el procedimiento determinado en el Reglamento respectivo. Se sugiere la siguiente redacción:

Para modificar las tarifas de los servicios públicos de transporte y sus servicios auxiliares, deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y el concesionario, en los que se evalúen entre otros aspectos el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de gobierno del vehículo, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.

Para el cálculo tarifario se utilizará el procedimiento determinado en el procedimiento respectivo.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Canto.

Para argumentar en el artículo 74, tiene la palabra la Representante Dolores Padierna.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Gracias señor Presidente; compañeros, compañeras:

Esta ley en su artículo 6, en la fracción XVI, habla de un organismo o un que pudiera llamarse también instituto, que es el que hace los estudios, las investigaciones acerca de las tarifas y de los requisitos y las necesidades de una concesión.

Sin embargo, el 74 pareciera no considerar el artículo 6 en esa fracción, y omite una serie de entidades que tienen que ver con estas decisiones.

El artículo 74, en su parte original, solamente está considerando para tomar en cuenta los estudios técnicos que haga la Secretaría y que hagan los concesionarios, y no se fija en que también deben de contar los estudios técnicos que haga ese organismo o ese instituto, que menciona el artículo 6, al igual que los estudios que pueden hacer las empresas públicas, al igual que pueda hacer la propia Secretaría y desde luego los concesionarios.

Es decir, nuestra propuesta debe de considerar, es para considerar la inclusión de todos los organismos a los cuales se les debe de consultar, que es el tema del artículo 74, para poder modificar la tarifa.

Estamos proponiendo entonces que en lugar de decir, deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y del concesionarios, se amplíe ese concepto y diga: tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría, de las empresas públicas que presten el servicio, del organismo del transporte previsto en la fracción XVI del artículo 6 de esta ley del concesionario.

Es todo señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE FRANCISCO JOSE PAOLI BOLIO.- Gracias, Representante Padierna. Podría presentar, si lo desea, el argumento con el 76.

LA C. REPRESENTANTE MARIA DOLORES PADIERNA LUNA.- Sí, muchas gracias.

También el artículo 76 es un artículo para nosotros de muchísima importancia, y quisiera que se pensarán los argumentos, o por lo menos, que nos dieran a nosotros argumentos que nos pudieran convencer de lo contrario.

Pero el artículo 76 está hablando de que las tarifas se van a revisar cada año. sin embargo, mete algunas palabras donde dice que salvo que el incremento de los indicadores referidos en el artículo 74, que son justamente a los que hizo alusión el Representante Ernesto Canto, comprometan la viabilidad de los transportistas, proponiéndose en su caso las modificaciones pertinentes que garanticen la eficiente prestación del servicio.

Nosotros, simplemente queremos proponer, quitar o eliminar las frases, salvo que el incremento de los indicadores referidos en el artículo 74, comprometan la viabilidad.

Es decir, queremos enfatizar nuestra propuesta de que las tarifas se revisen solamente una vez al año, y esta consideración la hacemos porque sólo cada año se revisa el salario, si acaso es que se revisa y los incrementos salariales realmente son ínfimos en relación a como crece la inflación, a como crece el costo de la gasolina y otros factores que pudieran inflacionar demasiado los costos de producción del transporte y ello se vea repercutido en el valor, en el precio o en la tarifa que tiene el servicio público de transporte.

Por eso es tan importante que esta ley pudiera normar que solamente al año puedan revisarse las tarifas, para no dañar, para no sangrar a la población usuaria. Que no nos vamos a cansar de insistir, los usuarios del transporte ganan en promedio 2.5 veces el salario mínimo y es realmente una irracionalidad el no ponernos del lado de los usuarios, y en este artículo se quiera solamente salvaguardar el interés de los transportistas para que ellos no resten su nivel de ganancia, no se vea disminuida su rentabilidad y quede asegurada plenamente, garantizada la realización de su inversión.

Nos parece que esos son elementos que se deben de considerar, pero eso no tiene por qué dañar, eso no tiene por qué obviar también la otra parte; la otra parte son los usuarios, ganan poco, el salario crece muy poco y por lo tanto tenemos que proteger que la tarifa del transporte no se eleve

cada rato, no se indexe a los niveles de inflación y simplemente se decida cada año previa consulta a la Asamblea.

Es todo, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Padierna. Para el mismo artículo 76, tiene la palabra el Representante Pérez Ponce.

EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.- Con su venia, señor Presidente.

Compañeras y compañeros:

Me permito proponer a esta honorable Asamblea, la siguiente modificación en esta iniciativa de Ley de Transporte, sobre el artículo 76.

Dice, artículo 76: "La Secretaría revisará las tarifas autorizadas cuando menos una vez al año, proponiéndose en su caso las modificaciones pertinentes que garanticen la eficiente prestación del servicio".

La propuesta es la siguiente: artículo 76.- La Secretaría está facultada a revisar las tarifas autorizadas en función a lo establecido en el artículo 74 de esta ley o en su caso de acuerdo al título de concesión respectivo.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Pérez Ponce. Para argumentar sobre el artículo 77, tiene la palabra el Representante Arturo Sáenz Ferral.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- En relación con el artículo 77, en la fracción I, dice: "El Jefe del Distrito Federal podrá autorizar tarifas especiales en los siguientes casos: Tratándose de, fracción I, jubilados, persona de la tercera edad, personas con discapacidad y policías uniformados".

Nuestra propuesta es en el sentido de que, sugerimos adicionar: "a jubilados, personas de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de los niveles básico y medio superior".

Y en la fracción II del mismo artículo, sería conveniente precisar a qué se refieren los casos de fuerza mayor o casos fortuitos, con objeto de evitar ambigüedades de interpretación.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Sáenz Ferral. Para el mismo artículo, tiene la palabra el Representante Pedro Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO PEÑALOZA.- Compañero Presidente, compañeros y compañeras:

-Señor Presidente, quisiera que en algún momento de la Sesión nos informaran quiénes son estos funcionarios que están ahí sentados, porque veo que Luege y Muñúzuri se la pasan consultándolos. Quisiera saber quiénes son, por favor. Parece ser que deberíamos ir con ellos, son los que palomean.-

Antes de ver el asunto de las tarifas quiero leer un párrafo a ver si les suena conocido. Dice: "La lucha por la justicia social es básica, nuestro partido asume el compromiso de contribuir a la eliminación de las prácticas económicas y políticas que provocan las graves desigualdades que existen en el país".

¿De quién es?, ¿No la conocen? Hay que leer más seguido la declaración de principios del PRI. Eso dice en su artículo 3. Por su cara veo que no lo conocían.

Cito esta frase del PRI, porque tiene que ver con las tarifas. Si un partido dice en la declaración de principios que habrá de luchar; es más, que asume el compromiso de contribuir a la eliminación de las prácticas económicas y políticas que provocan las graves desigualdades que existan en el país, tiene que ser un partido que forzosamente sea consecuente y una de las múltiples consecuencias de luchar por eso, es luchar porque las tarifas no lastimen a los sectores más vulnerables.

Ojalá, si tomamos en cuenta esta declaración del PRI, sean consecuentes en el asunto de las tarifas y en otros, pero hoy estamos discutiendo las tarifas.

Fíjense lo que dice este artículo, de nueva cuenta volvemos a la discusión anterior de que un tlatuani

va a autorizar las tarifas especiales, fíjense nada más hasta donde estamos llegando. No sólo este tlatuani va a decir en qué monto aumentan las tarifas, sino que se dirigirá a sus súbditos y les dirá como tratar los casos especiales. ¿Cuáles son, de acuerdo a la iniciativa, los casos especiales a los que el gran tlatuani les hará el favor de concederles unas tarifas preferenciales? A los jubilados, a las personas de la tercera edad, a las personas con discapacidad y a los policías uniformados.

Bajará de sus grandes nubes y dirá: yo te concedo, tienes privilegios para el precio del transporte. Fíjense nada más cómo son las cosas; pero bueno así es un partido que dice una cosa y hace otra. Nosotros como somos consecuentes con lo que decimos, proponemos en su lugar, que diga:

Esta comisión de tarifas clave, es decir, el Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y los concesionarios decidirán en diálogo, en acuerdo, en reflexión, a quienes se les concederá una tarifa y no es un señor "x" que decidirá de acuerdo a como anden sus humores, cómo se beneficie a estas personas.

Entonces, como somos consecuentes, bueno pues que sea la Comisión y además somos más consecuentes, para que no quede en que se les dará tarifas especiales, proponemos qué tarifas, para que les de certidumbre a la gente y no queda nada más en tarifas especiales.

Si el tlatuani está de mal humor porque sus inversiones en la Bolsa no funcionaron, pues dirá poco, ¿verdad?

Entonces, nosotros proponemos que una ley amare esta posibilidad.

Y proponemos lo siguiente: que a los discapacitados sólo deberá cobrarseles el 25%, a las personas de la tercera edad sólo deberá cobrarseles el 50% de la tarifa y a los estudiantes sólo deberá cobrarseles el 75% de la tarifa, y a los policías uniformados no les cobrará.

Esta es una propuesta concreta, terrenal. No estamos hablando ni siquiera de la voluntad de la Comisión, sino que la ley ya les obliga a darles a estos sectores de la sociedad, lastimados, vulnerados, desprotegidos, ya les va a otorgar un trata-

miento especial, y no dejamos, al arbitrio del tlatuani este, sea quien sea de cualquier partido que el decida, por sus humores, que tarifa les da.

Esta es la propuesta. Es una propuesta que ojalá los defensores de los sectores más vulnerables la defendieran, son sectores lastimados que requieren que los ayudemos y no en abstracto, no en abstracto como dice la ley. Espero que se consulte ahí con el grupo de parlamentarios sin fuero que está por ahí, -desde aquí los saludo, jóvenes parlamentarios sin fuero-.

Entonces, compañeros y compañeras, yo creo que el presidencialismo que contiene el artículo 77 debemos, igual que en otras ocasiones, desecharlo.

Y no puedo referirme al presidencialismo sin citar una frase, un conjunto de palabras, si me permite, dice lo siguiente, -que dibuja bien lo que estamos discutiendo-.

Dice lo siguiente: -ojalá quede en algún epígrafe de la ley, que es homenaje al presidencialismo, dedicado a ustedes, jóvenes presidencialistas:

"La mamá grande, su voluntad hacia parir al ganado, que se dieran las cosechas, que la lluvia llegara a tiempo, que las parturientas no sufrieran. ¿Cuándo asistiremos a su funeral?!" "Los Funerales de Mamá Grande", de García Márquez.

Gracias, García Márquez, por definir lo que estamos discutiendo.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Para referirse al artículo 88, tiene la palabra el Representante Francisco González.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.- Con su permiso, señor Presidente, compañeras y compañeros:

Propongo que el artículo 88, que se refiere a las sanciones, en la fracción I, la parte final quede con la siguiente redacción: la sanción se aplicará también por cada unidad, hasta ahí está el artículo. Entonces, propongo que se le añada: o por la

infraestructura con la que se prestó el servicio, que se encuentre en los supuestos mencionados, o sea, en los supuestos de sanciones.

Lo dejo aquí, en la Secretaría. Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante González. Tiene la palabra para el mismo artículo, el Representante Sáenz Ferral.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL.- En relación con el artículo 88, específicamente nuestras propuestas se refieren a la fracción IV y a la fracción IX. En la fracción IV proponemos que quede como sigue: el negarse a prestar el servicio sin causa justificada, el poner en riesgo la seguridad del usuario, así como los actos de maltrato físico y verbal para con el público y sigue como está ahí.

En relación con la fracción IX, quedaría así: cuando las unidades de transporte público concesionado o permissionado no respeten el derecho establecido para el paso de peatones en la vía de circulación, invadan los accesos peatonales establecidos o los carriles de circulación previstos para vehículos y bicicletas, no respeten los lugares indicados para ascenso y descensos de pasajeros, se impondrá y quedaría como está.

Deberíamos también considerar, ya sea en la fracción IX, o abrir otro párrafo, que quedaría como sigue: cuando los operadores de las unidades de transporte público concesionado, o permissionado utilicen aparatos de sonido o televisiones, y permitan la presencia de acompañantes que impidan la atención debida al servicio y la comodidad de los usuarios se sancionará con multas de 20 a 30 salarios mínimos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Sáenz Ferral. Para presentar un nuevo capítulo 16 como propuesta, tiene la palabra el Representante Leopoldo Ensástiga.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA.- Con su permiso, señor Presidente.

Queremos hacer una propuesta sobre el artículo séptimo transitorio, el Representante Francisco González Gómez y un servidor, Leopoldo

Ensástiga. La propuesta del artículo séptimo transitorio, va en el siguiente sentido:

EL C. PRESIDENTE.- Perdón, Representante Ensástiga, yo entendí que había reservado para introducir un artículo 16.

Entonces vamos por los artículos transitorios en orden.

EL C. PRESIDENTE.- Para formular comentarios y propuesta en relación con el artículo quinto transitorio, tiene la palabra el Representante Ernesto Canto.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO.- Con su permiso, señor Presidente.

El artículo quinto transitorio dice: "Se concede un plazo de 360 días contados a partir de la fecha en que entre en vigor esta ley, para que los actuales concesionarios y permissionarios se ajusten a las disposiciones contenidas en la misma, en la inteligencia de que de no hacerlo dentro del plazo indicado, será declarada caduca la concesión y en su caso revocados los permisos respectivos".

Se sugiere eliminar la parte última del artículo respecto a las sanciones que dice: "en la inteligencia de que de no hacerlo dentro del plazo indicado será declarada caduca la concesión y en su caso revocados los permisos respectivos".

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- ¿Acepta una interpelación el orador?

EL C. PRESIDENTE.- ¿Acepta usted una interpelación? Adelante, Representante Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- Con esa propuesta que acaba de hacer el Representante Canto, cabe la impresión de que pues el sistema de compromisos, de cuotas, de corrupción imperante, pues va a seguir igual. Si no se le pone una sanción del tamaño de la cancelación o la caducidad de la concesión, entonces qué efectivamente se estará haciendo para reordenar ese problema que se tiene con los manejos tan irregulares del transporte en el Distrito Federal.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO.- Representante Gonzalo Rojas: Las sanciones ya se encuentran contenidas en el cuerpo de este proyecto de ley, es por eso que se considera pertinente eliminar esta última parte de este artículo.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA (Desde su curul).- ¿Acepta otra pregunta el orador?

EL C. PRESIDENTE.- Representante Canto, ¿acepta usted otra interpelación? Adelante, Representante Rojas.

EL C. REPRESENTANTE GONZALO ROJAS ARREOLA.- Ya se que de todos modos no va a aceptar nada, al final de cuentas votan por consigna.

Usted tiene razón, ya están contempladas las sanciones, pero no para reordenar lo que está atrás, sino para lo que viene; y lo que está atrás es verdaderamente una cloaca. Entonces que efectivamente se va a hacer para meter al orden todo lo que ha venido sucediendo, si solamente fue reordenarse lo que ocurra de aquí en adelante, porque la ley no puede ser retroactiva.

Yo creo que debería de sostener esa sanción para quienes no se ajusten a la ley en ese plazo que dice, con esa posibilidad de que pierdan sus privilegios.

EL C. REPRESENTANTE ERNESTO CANTO GUDIÑO.- Señor Representante, esta es una propuesta que en su momento se va a votar.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO (Desde su curul).- Pido la palabra señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- El Representante Luege tiene la palabra por la Comisión.

EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.- En efecto éste es un aspecto toral de la ley contenido en el artículo 23, y que busca precisamente la conversión de asociaciones de permisionarios en sociedades mercantiles.

Aquí lo importante, lo fundamental, es que la ley en su conjunto busca la potenciación, el fomento de ese tipo de empresas para precisamente mejo-

rar los servicios del transporte, para que los nuevos empresarios sean capaces de adquirir créditos, de adquirir inmuebles, de crecer, de adquirir unidades de mayor capacidad y de mejores condiciones ecológicas, etc.

Nosotros creemos, indiscutiblemente, y es muy clara la ley, que no hay derechos preexistentes en cuanto a la concesión; es decir la ley le da la facultad a la autoridad, absolutamente, para declarar caducas, para autorizar transmisiones y le da la facultad exclusivamente al Jefe del Distrito Federal para revocar las concesiones en caso de que éstas no se presten de acuerdo a los ordenamientos de la ley.

Entonces, es correcta y es de aprobarse la propuesta hecha aquí por el compañero Ernesto Canto, en el sentido de que el plazo que establece el transitorio se refiere precisamente, fundamentalmente a lo contenido en el artículo 23 y en general a todas las disposiciones de la ley en cuanto a los concesionarios. Está obligando a que en un plazo de 360 días efectivamente se logren las conversiones de asociaciones de permisionarios en los esquemas de acuerdo a como está establecido en la ley.

Aquí la autoridad tiene la obligación de crear los mecanismos para que este cambio se realice en un año. Por lo tanto es de aceptarse porque efectivamente la sanción, con aquí lo expresó correctamente Ernesto Canto, está en el cuerpo de la ley, está en el capítulo de sanciones y es facultad absolutamente de la autoridad, la revocación de la concesión, si no se presta el servicio, apegado a las condiciones y a la normatividad que se deriven de esta ley.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).- Señor Presidente, había yo solicitado la palabra para un nuevo capítulo.

EL C. PRESIDENTE.- Tenía la propuesta que aparentemente solicitó el Representante Ensástiga, pero aclaro que no, que era para el artículo septimo Transitorio. El nuevo capítulo suyo, es un nuevo capítulo de la ley. Proceda a presentar el nuevo capítulo Representante Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.- Me decía, ahorita cuando camina-

ba hacia esta tribuna, el muchacho este Muñúzuri, en un tono jocoso, me decía, ¿para qué si vamos a votar en contra? La moraleja sería: oposición no hable, porque así les vamos a ganar ¿verdad?

Dice aquí otro joven, Nava, que acaba de despertar, más o menos.

Muy bien, entonces vamos a un nuevo capítulo que tiene que ver con un asunto que espero también perciban, y quiero comentar antes lo siguiente.

Es común que cuando se discute en un órgano legislativo una ley, los medios de difusión, por razones de espacio, por razones de tiempo, dan a conocer sólo algunas partes de la iniciativa que se trate, por obvias razones. Y entonces resulta que las iniciativas de leyes y las leyes aprobadas suelen ser clandestinas para la población.

Entonces la población no se entera a detalle de lo que hablan las leyes, que están diseñadas pues para que la población las cumpla, las viva, las entienda.

De tal suerte que estamos proponiendo lo siguiente: artículo 91, es obligación del Departamento del Distrito Federal a través de la Secretaría de Transporte y Vialidad, realizar la más amplia difusión de la presente Ley.

Espero que no me califiquen como frívolo. Y luego, artículo 92, para el adecuado cumplimiento del artículo anterior, es deber de todas las autoridades de vialidad y transporte, hacer uso de los medios masivos de comunicación, así como de los espacios de publicidad del Sistema de Transporte Colectivo, donde transitan miles y miles de gentes, de la difusión de esta ley.

Y el artículo 93 ya nos dice el contenido de la difusión; no se trata de difundir todo, sería una utopía.

Diría, la difusión deberá priorizar los derechos y obligaciones de los usuarios. Espero que esto se entienda.

A los legisladores nos interesa en lo que aprobamos aquí, pues no sea sólo parte del Diario de los Debates o parte de alguna publicación oficial o parte sólo de una publicación en algún medio.

Nos interesa que esto se publique para que lo conozca la gente, aunque sé, también sé, se lo digo a los abogados, que el desconocimiento de la ley no exime su cumplimiento, también lo sé.

Entonces, no hay confusión sobre eso. Lo que estoy diciendo es que debe o debería publicitarse, sobre todo los derechos y obligaciones de los usuarios, para que lo que hemos discutido aquí durante varias horas, pues tenga impacto en la población y la población sepa que tiene que hacer en qué caso.

Entonces, dejen mi propuesta aquí, señor Presidente, con el objeto de que pues ojalá se apruebe si los parlamentarios de allá no les parece exótico el asunto.

EL C. PRESIDENTE.- Procedemos ahora con el artículo séptimo Transitorio.

El Representante Leopoldo Ensástiga tiene una propuesta.

EL C. REPRESENTANTE LEOPOLDO ENSASTIGA SANTIAGO.- Con su permiso, señor Presidente.

Bien. Señalaba que esta es una propuesta que presentamos el Representante Francisco González Gómez y un servidor, a nombre del grupo del Partido del Trabajo y del Partido de la Revolución Democrática en esta Asamblea de Representantes.

La propuesta de séptimo Transitorio es la siguiente, dice así: "El Gobierno del Distrito Federal continuará prestando el servicio público de transporte de pasajeros, en autobuses, mediante la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, hasta en tanto se resuelva de manera definitiva la situación jurídica y laboral de la misma. Mientras, no se podrá vender, rentar, concesionar o permisionar todos aquellos elementos que constituyen la infraestructura jurídica y material del mencionado organismo. Sin contravenir lo anterior y en cuanto proceda, el Jefe del Distrito Federal, conforme a la presente ley, otorgará concesiones a terceras personas".

Y digo que este artículo, que voy a hacer entrega, el séptimo transitorio, es necesario, porque finalmente la discusión de esta iniciativa, como segu-

ramente en otros temas de importancia, no ha podido demostrarse la inexistencia todavía jurídica o que haya concluido el proceso de Ruta-100.

Creo que es necesario que la Asamblea de Representantes al emitir o aprobar la Ley de Transporte, dé certeza jurídica a quienes hoy se encuentran todavía en un proceso de definición.

Y creo, que hemos planteado la necesidad de que generemos la garantía para los integrantes del SUTAU y de la propia empresa, a fin de que en cuanto se defina la situación jurídica, se proceda conforme a lo que establece esta ley que vamos a aprobar.

Como ustedes saben, los transitorios prevén lo que debe llevarse a cabo en tanto entra en vigencia la ley que vamos a aprobar, y nos parece que es razonable, que establezcamos este 7o. transitorio como lo proponemos, y no como el que aparece en el dictamen que la Comisión de Transporte, que solamente señala lo siguiente: "El Gobierno del Distrito Federal continuará prestando el servicio público de transporte de pasajeros, hasta en tanto la Secretaría de conformidad con lo previsto en la presente ley, otorgue concesiones a terceras personas.

Esto es bastante ambiguo, no señala con claridad que va a suceder en tanto entra en vigor la ley, pero tampoco nos dice, qué está sucediendo en tanto se resuelve la propia situación jurídica de los trabajadores y de la empresa Ruta-100.

Me parece y vuelvo a insistir que esto es lo más razonable, es una medida que debería permitir una solución jurídica y política al conflicto que se vive por miles de trabajadores.

Yo creo, que no podemos salir de este debate creyendo que lo que ha estado en el fondo del tratamiento jurídico a la existencia de Ruta-100 ha sido básicamente una decisión de orden político, de interés político, y no de un interés, que busque reorientar una empresa de transporte público que ha funcionado, que ha servido sobre todo mucho a la ciudadanía.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Ensástiga. Para referirse a los artículo octavo y noveno transitorios, tiene la palabra la Representante Gabriela Gutiérrez.

LA C. REPRESENTANTE GABRIELA GUTIERREZ.- Gracias señor Presidente.

La modificación del artículo noveno transitorio, a fin de que se precise que las menciones y facultades señaladas en esta ley, al Jefe del Distrito Federal, se entenderán referidas y otorgadas al Jefe del Departamento del Distrito Federal, hasta antes del mes de diciembre de 1997, para quedar el texto como a continuación se indica:

"Artículo noveno transitorio: Las menciones y facultades que esta ley le señala al Jefe del Distrito Federal, se entenderán referidas y otorgadas al Jefe del Departamento del Distrito Federal hasta antes del mes de diciembre de 1997, de conformidad con lo que establece el artículo quinto transitorio del decreto por el que se reforman diversas disposiciones constitucionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 1993."

La otra propuesta es la eliminación del artículo octavo transitorio, en virtud de que la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, por lo que no es necesario prever un recurso de aplicación provisional. En consecuencia la numeración de los artículos transitorios, subsecuentes, se modificará, es decir, que el actual artículo 9o. transitorio pasará a ser el artículo 8o. transitorio.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, Representante Gutiérrez. Para la propuesta de un nuevo artículo transitorio tiene la palabra el Representante Pedro Peñaloza.

EL C. REPRESENTANTE PEDRO PEÑALOZA.- Compañeros, compañeras, obviamente señor Presidente:

Estamos llegando a la fase final de este medianamente largo debate, en donde afuera de este recinto se han expresado un grupo de mexicanos que están reclamando sus derechos.

Hoy en la mañana todos fuimos testigos de que un grupo de policías, que pronto indagaremos quien los pidió y lo trataremos el martes en la Sesión. Pronto sabremos quien pidió esa presencia policiaca. Ya estamos cerca de la pista.

Hoy en la mañana presenciarnos un desfile policiaco. Cierto temor, cierto nerviosismo, presuntas tomas de la Asamblea motivaron este desfile policiaco. Afortunadamente logramos que este retén policiaco. Afortunadamente logramos que este retén policiaco se disolviera y volvieran a donde deben estar los policías: combatiendo a la delincuencia y no combatiendo a ciudadanos que vienen aquí a exigir sus derechos.

Con esa lógica, no habría policía suficiente para amedrentar a los mexicanos que quieren empleo, que tienen hambre, que no tienen escuela, que tienen carencias.

Que bueno que se disolvió el retén que teníamos aquí afuera.

Después, en el transcurso del debate, hemos visto cómo una alianza, no nueva, pero una alianza partidaria vino aquí a proponernos una Ley del Transporte, y quiero hacer notar que tuvo una peculiaridad esta discusión: la peculiaridad de esta discusión puede ser un colofón de lo que estamos hablando, fue la evidente cerrazón, cerrazón terrible para aceptar cualquier cosa, incluso cosas elementales, básicas.

Venían aquí Luege o algún priísta a decir que eran frívolas, consultaban ahí a la bancada de los legisladores sin fuero, que están ahí y los palomeaban.

Entonces, la característica de este debate, si hiciéramos un resumen, es la cerrazón, porque no nos pueden acusar de que no hubo propuestas; hubo propuestas y usamos tiempo para argumentarlas y usamos ideas para convencerlos y sólo encontramos, en ustedes, prisa para irse y prisa para cumplir con su obligación, que es votar una ley que va a lastimar a sectores importantes, y que sólo va a aplaudir, se los aseguro, un sector monopólico del transporte.

Y quiero aclarar de una buena vez, para todos ustedes, que mi partido, no es de ninguna manera un partido que reclama volver al estado paternalista y populista. No estamos en esa línea.

Lo que decimos, es que en el renglón del transporte es el único, quizá el único renglón donde podemos lograr aminorar las penas y la pobreza de una mayoría de mexicanos.

No estamos hablando de volver al estado benefactor, al de números rojos, no se confunda, mi partido no está en esa línea. Estamos en una línea de que el Estado debe intervenir en la economía en sectores que logren enfrentar en mejores condiciones la crisis.

y ¡ojo!, jóvenes privatizadores del PRI y del PAN. Mi partido no, tampoco se sonroja cuando se habla de subsidios a los empresarios privados y ayer Espinosa Villarreal lo propuso ya, en un proyecto que nos va a enviar aquí de egresos e ingresos, que van a estimular con 50% de exención fiscal, a los empresarios que inviertan en el sector productivo.

Lo único que falta de esta propuesta, es que nos hagan caso en la otra, hablando de propuestas, que lo haremos, por escrito.

Muy bien, hay que estimular al sector productivo de la economía. Bienvenido el empresario que quiere invertir para dar empleo; porque además el empleo, es la única forma de desarrollo, no hay, ni Pronasol, ni palmaditas, ni inventos del cheverrismo tardío, tampoco.

Pero falta, compañeros y compañeras, que sean consecuentes, y les adelanto de una vez una propuesta que haremos. Espinosa presume ahora que va a enviar un paquete presupuestario, en donde va a estimular la inversión. Y yo desde ahora digo: si somos consecuentes con eso, acordemos aquí y ahora enviar una propuesta a la Cámara de Diputados para que se grabe al capital especulativo; ahí vamos a ver quién es quién, a esa orgía que invierte sin ningún riesgo, que descapitaliza al país, ahí vamos a ver quién es quién, compañero Luege. Ahí vamos a ver si es cierto que queremos estimular al capital productivo, a los empresarios productivos, o nos va a dar miedo que lastimemos a los capitalistas especuladores porque se nos van, por eso les aumentamos las tasas, para que vengan, vamos a ver quién es quién.

Saco a cuento esto, porque durante estas horas que hemos debatido aquí, donde hemos encontrado, repito, cerrazón, intolerancia, desprecio para nuestras propuestas, que no es por cierto la primera vez y así es la vida parlamentaria. Ojalá algún día los que hoy son mayoría, es la regla

democrática, vivan en el parlamento y sean minoría y sepan esto: pelear, discutir, argumentar, utilizar el diálogo como instrumento y que encuentren a una mayoría que solamente dice no a las propuestas, es la ley parlamentaria que tenemos.

Por eso, compañeros y compañeras, el colofón de este debate no puede ser de que todo está bien. Desde el PRD ni nos desgarramos las vestiduras. Sabemos, sabíamos que aquí hay mayorías y minorías; nuestra obligación es aquí a venir a decir ideas, a hacer propuestas y ustedes votarán esta iniciativa.

Pero yo les digo una cosa: pronto vendrá el paquete fiscal, vamos a ver si estos legisladores que hoy están registrados en el Diario de los Debates, cómo dijeron lo siguiente: quieren una economía moderna, quieren una ciudad habitable, los voy a ver, los vamos a ver; si es cierto que cuando discuta el Presupuesto de Ingresos y Egresos, cuando veamos la reforma fiscal que nos ofrece el Gobierno de la Ciudad, vamos a actuar en consecuencia.

Quiero hacer una propuesta finalmente. Un artículo transitorio 10 que me parece, podría describir lo que está pasando en el conflicto de Ruta-100, que antes de leerla quiero decir lo que escuché hace cinco minutos aquí que me asomé a escuchar a los mexicanos que estaban afuera.

Que por cierto dijo bien Lalo Morales hace un rato: El PRD no tiene una relación política, ni estable, ni de coincidencias con los que dirigen este movimiento. Así que no nos vean como lo mismo.

Ustedes lo saben; con este movimiento hemos tenido serias discrepancias, históricas, que incluso provienen de discrepancias de la izquierda, de muchos años, pero de muchos años. Discrepancias profundas.

Pero los hemos defendido, porque es nuestra obligación defender una causa, en donde un sector vulnerable lo quieren echar a la desesperación.

Estos mexicanos que ahorita los escuché, los escuché desesperados. A lo mejor alguna mente

obtusa de esta Asamblea o de afuera, dirá: "no importa, los estamos aplastando".

Pero cuidado; ¡ojo!, ojo. En 1970 y 71, cuando después de la matanza de Tlatelolco, había jóvenes que habían sido víctimas de la derrota política que les infringió el gobierno el 2 de octubre. Derrota política y militar.

La mayoría de ellos, compañeros cercanos a varios de nosotros que estamos aquí, se fueron a la guerrilla y dieron su vida por eso. No digo que se van a ir a la guerrilla, pero pueden hacer algo desesperado, porque no han encontrado vías de diálogo; han encontrado cerrazón como la que encontramos nosotros.

Cuidado, mucho cuidado. No es amenaza, es descripción de un fenómeno social. Cuidado.

Decía entonces: Artículo 10.- La personalidad jurídica y patrimonios propios del organismo público descentralizado denominado, auto transportes urbanos de pasajeros Ruta-100, en virtud de encontrarse subjudice, seguirá rigiéndose por las disposiciones legales vigentes desde el momento del decreto de su creación".

Y ojo, jóvenes abogados, dirán, me lo han dicho personalmente, ojalá lo digan en tribuna, que el asunto en caso cerrado. No es cierto.

La quiebra de Ruta-100 no es definitiva. El Juez Primero de lo Concursal, bajo el expediente número 54/95, interpuso un incidente de invalidez en contra de la quiebra. No le han dado trámite, por lo tanto no es definitiva.

Este transitorio, compañeros y compañeras, es sólo una "roa de olivo" que deberíamos ofrecer a esos mexicanos que están aquí afuera.

No es más. No es ninguna concesión. Es evitar que sigamos con este ciclo infernal de confrontación que hay con Ruta-100, o lo que queda de Ruta-100, hablando de los trabajadores.

Es una propuesta que traemos porque estamos convenidos, que jurídicamente no ha terminado el asunto, y políticamente, a nadie conviene en esta ciudad que entremos a un ciclo infernal de confrontación.

El PRD es un partido pacifista, pero no oculta su vocación democrática.

EL C. PRESIDENTE.- Han concluido las reservas y las propuestas, Consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea, si se aprueban o se desechan las propuestas de modificación que fueron presentadas en lo particular, dando lectura a cada una de ellas. Proceda entonces por la Secretaría a leer una por una las propuestas y a continuación en votación económica esta Asamblea resolverá si las aprueba o las desecha. Después tomaremos la votación nominal.

EL C. SECRETARIO.- Se va a proceder a dar lectura a cada una de las propuestas y se someterán a votación al término de su lectura.

Propuesta que presenta el Representante Eduardo Morales.

Artículo 2, reserva. Proponiendo, dice: "Podrá el titular de la Secretaría de manera indelegable otorgar concesión".

Debe decir: "Podrá el Jefe del Distrito Federal, mediante la Secretaría y previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, otorgar concesión".

En votación económica, se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se aprueba, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a la lectura de la propuesta para el artículo 5.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Eduardo Morales. Artículo 5 dice:

"Se considera de utilidad pública para la prestación del servicio".

Debe decir:

"Se declara de utilidad pública para la prestación del servicio, ya que son indispensables para el bienestar social y el desarrollo de las actividades económicas, sociales, culturales y de toda índole en el Distrito Federal".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe sírvanse manifestarlo, poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a la lectura del artículo 6 propuesta por la Representante Pardo.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta de la Representante Pilar Pardo.

Eliminar la fracción IX del artículo 6 Transitorio, que dice:

"Determinar la procedencia de autorizar en su caso, las solicitudes de cierre de vialidades o restricciones del tránsito en forma permanente".

En votación económica, se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a leer la propuesta de la Representante Vázquez, para el propio artículo 6.

EL C. SECRETARIO.- Artículo 6, fracción II, dice, fracción II: Actualizar y someter a la aprobación del Jefe del Distrito Federal el Programa Integral de Transporte y Vialidad, debe decir: Fracción II, actualizar y someter a la aprobación del Jefe del Distrito Federal, previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y de los órganos auxiliares de consulta de la Secretaría, el Programa Integral de Transporte y Vialidad.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha.

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

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Estrella Vázquez, artículo 6, fracción VI, dice: otorgar las concesio-

nes o permisos. Debe decir, ejecutar el otorgamiento de las concesiones o permisos.

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

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

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a leer la propuesta del Representante González.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Francisco González.

Artículo 8, añadir la siguiente frase al final, respetando en todo momento el derecho de manifestación.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda con la lectura de la propuesta de la Representante Estrella Vázquez para el artículo 8.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta de la Representante Estrella Vázquez.

Artículo 8 dice: y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, garantizará que dichas vialidades e infraestructura no sean obstaculizadas o invadidas.

Debe decir: y otros dispositivos y protecciones necesarias.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- La de Sáenz Ferral.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz.

Artículo 6, fracción XXI, que dice: administrar la operación y el funcionamiento de los depósitos de guardia y custodia de vehículos infraccionados por violaciones a la presente ley y demás disposiciones aplicables.

Proponemos complementar con el siguiente texto, así como garantizar las condiciones generales en las que ingresan los vehículos en custodia, para lo cual habrá de efectuarse un inventario de los mismos, con objeto de entregarlos a los legítimos propietarios en el estado en que ingresan.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a leer la propuesta del Representante Sáenz Ferral, para el artículo 10.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz, del Capítulo Tercero, de los Peatones.

Aún cuando existe un Capítulo sobre Educación Vial, consideramos necesario incorporar un artículo 10 Bis, que señale al respecto:

“La Secretaría, en coordinación con las autoridades educativas, promoverá un programa permanente de orientación vial para el peatón, con objeto de prevenir la vida de éste, así como proporcionarle los elementos básicos que le conduzcan a no incurrir en alteraciones de la vialidad”.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a leer las del artículo 11.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta que presenta la Representante Estrella Vázquez. Artículo 11. Dice: Fracción II: “Hacer, efectuar o ejecutar abordaje de los vehículos actos contrarios a la moral y a las buenas costumbres y”.

Debe decir, fracción II: "Ejecutar o hacer ejecutar abordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- La propuesta del Representante González.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Francisco González. Al artículo 12, añadir al final de el: "Prestación del servicio público, estableciendo módulos de información en lugares públicos, oficinas de quejas y números telefónicos para esos efectos".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- La propuesta del Representante Peñaloza.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Al artículo 12. Agregar al final: "Los que deberán reunir los requisitos de prontitud, expeditéz, imparcialidad, integridad y gratitud, a que hace referencia el artículo 17 Constitucional."

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Agregado y modificación al artículo 13: "Los usuarios podrán denunciar a un operador o conductor ante la Secretaría General de Vialidad y Transporte del Distrito Federal cuando éste se conduzca con exceso de velocidad, ponga en riesgo la vida e integridad de las perso-

nas; agreda física o verbalmente a los usuarios; no detenga su vehículo totalmente para descender; lleve exceso de cupo; arroje el vehículo a los peatones. Esta denuncia se realizará ante la Secretaría del Transporte, la cual investigará al conductor del turno correspondiente y la ruta. Asimismo, el teléfono para reportarse se colocará en la parte trasera del vehículo y en el exterior e interior, así como en el costado de la puerta de acceso".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Proceda a leer la propuesta del Representante Arturo Sáenz del artículo 14.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz: Se sugiere que para el artículo 14 se adicione el siguiente texto: la Administración Pública del Distrito Federal, en coordinación con las autoridades federales y en especial las autoridades educativas, promoverán las acciones permanentes necesarias en materia de educación vial para peatones, conductores, pasajeros, servidores públicos y población en general, haciendo uso intensivo de las leyes de comunicación, sugiriendo la incorporación de contenidos educativos en los planes y programas de estudio de nivel básico, medio superior y superior, así como procurando el establecimiento mediante los convenios correspondientes de programas de prevención de accidentes a nivel metropolitano.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz: se sugiere la incorporación del artículo 15 bis, donde se establezca lo siguiente:

La Secretaría de Seguridad Pública, en coordinación con la Secretaría de Educación, Salud y De-

sarrollo Social del Departamento del Distrito Federal, diseñará e instrumentará un programa permanente de orientación, para la prevención de accidentes a nivel metropolitano.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por se apruebe sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza, artículo 15, un agregado: ...cuando menos una vez al año.

Ausencia, o no participación, o no aprobación del curso o cursos de participación implica la retención de la licencia. Estos cursos comprenderán relaciones humanas, mecánica, civismo y primeros auxilios.

Un párrafo nuevo: cualquier ciudadano que desee ser operador de microbus, deberá haber aprobado el curso de solicitud que durará cuando menos cuatro meses; asimismo, haber cumplido la mayoría de edad.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Francisco González: añadir el siguiente párrafo al artículo 16: Por considerarse de utilidad pública, el Gobierno del Departamento del Distrito Federal dará prioridad a la prestación directa del servicio público de transporte mediante organismos públicos descentralizados o empresas de participación estatal. Asimismo, promoverá empresas de participación mixta. Las empresas de este carácter que funcionarán se registrarán por todo lo previsto en esta Ley y en particular por lo establecido por sus leyes o decreto de creación.

En votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse

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

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Leopoldo Ensástiga. Propuesta de un nuevo artículo, después del artículo 22. El organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, denominado Ruta-100, seguirá rigiéndose por su decreto de creación, sin que pueda ser concesionado.

Su planeación, crecimiento y desarrollo se registrará por un plan que se ajustará al programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal.

En votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada señor Presidente.

Propuesta que presenta la Representante Estrella Vázquez. Artículo 23. Dice: Como una medida prioritaria la Secretaría establecerá los mecanismos. Debe decir: La Secretaría establecerá las formas de asociación y los mecanismos necesarios para la explotación del servicio público de transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y no poner a nadie en condiciones privilegiadas respecto a otros y para evitar prácticas monopólicas y competencia desleal.

En votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada señor Presidente.

Propuesta del Representante Francisco González. Añadir en el artículo 26: Normas de control ambiental y demás características.

La misma propuesta de la Representante Dolores Padierna: Añadir normas de control ambiental.

En votación económica se pregunta si se aprueba. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse

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

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Sáenz. En el artículo 29 sugerimos la incorporación de la modalidad de transporte, identificada como transporte social. De esta suerte el artículo quedaría de la siguiente manera.

Artículo 29: El servicio de transporte de pasajeros se clasifica en: 1. público; 2. particular; 3. social y, 4. especializado.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Se propone incluir el artículo 32 bis, artículo 32 bis: El transporte social se clasifica en: 1. escolar; 2. de personal y, 3. de pasajeros.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Francisco González. Una nueva redacción al artículo 34. La Secretaría queda facultada en los términos de la presente ley y con base en el programa integral de transportes y vialidad del Distrito Federal.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Al artículo 34.- "El transporte de bicitaxi tendrá las garantías para operar en el primer cuadro de la ciudad y en los primeros cuadros de las delegaciones políticas."

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por que se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Dolores Padierna.

Se propone cambiar el nombre de este capítulo. Capítulo Octavo: "De las modalidades de la prestación del servicio de transporte".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por que se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Eduardo Morales. Al artículo 35.- "Las concesiones podrán ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público, de acuerdo.."

Debe decir: "Las concesiones podrán ser otorgadas mediante concurso público de acuerdo."

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por que se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Dolores Padierna. artículo 34.- "Por considerarse de utilidad pública, el gobierno del Distrito Federal dará prioridad a la prestación directa del servicio público de transporte mediante organismos públicos descentralizados o empresas de participación estatal."

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por que se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Dolores Padierna. al artículo 35.- "Para la prestación del servicio

público de transporte, además de las mencionadas en el artículo anterior, se promoverán las empresas de participación mixta si una vez aprobado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal lo juzga conveniente.”

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Dolores Padierna. Al artículo 36.- “Las empresas mencionadas en los dos artículos anteriores se regirán en lo general de acuerdo a todo lo previsto en la presente ley, excepto por lo establecido en los capítulos 8 y 9 y en lo particular a sus leyes y decretos de creación.”

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Gabriela Gutiérrez. Al artículo 37.- Se propone la modificación de la fracción II, del artículo 37 de la Ley del Transporte del Distrito Federal a fin de que su redacción quede en términos claros y precisos.

Fracción II.- Tratándose de personas morales, acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Germán Aguilar, modificación al artículo 41, en lugar de que las concesiones duren 20 años prorrogables, proponemos que sólo duren 10 años prorrogables.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe,

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

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Estrella Vázquez. Al artículo 44.- Dice: a un tercero de los derechos derivados de la concesión, este por el solo efecto debe decir: a un tercero de los derechos derivados de la concesión, este deberá sujetarse a lo dispuesto en el capítulo 8 de esta ley, por el solo efecto.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Estrella Vázquez. Al artículo 45, añadido, una fracción, entre la IV y la V fracción: coadyuvar con la Administración Pública del Distrito Federal para el mantenimiento de las vialidades, caminos, calzadas, calles y vías por donde circulen las unidades en las que preste el servicio público de transportes.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñalosa. Al artículo 45, fracción IX: los concesionarios están obligado a vigilar que los operadores usen el uniforme reglamentario.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Estrella Vázquez. Al artículo 54. Dice: sin que exista motivo de caducidad o revocación debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario, así como en una distintiva

valorización de las mismas circunstancias de hecho que den origen al acto o del interés público que se afecta.

En consecuencia, el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado no debiendo ser intempestivo ni arbitrario y debe darse en todos los casos un plazo prudente a los concesionarios.

Debe decir: "Sin que exista motivo de caducidad y revocación. En consecuencia, el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado y debe darse en todos los casos un plazo".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Estrella Vázquez. Al artículo 60. Añadiendo un segundo párrafo: "El procedimiento para la extinción de los permisos por revocación será conforme a lo establecido por los artículos 53 y 54 de la presente ley".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Gonzalo Rojas. Al artículo 64. Dice: "Se entiende por vía pública el espacio utilizado predominantemente para el libre tránsito de peatones y vehículos y en general todos los inmuebles de uso común que por disposiciones de la autoridad o por razones del servicio estén destinados a la circulación de personas o vehículos, así como del estacionamiento de éstos últimos y cuyo uso será normado por las disposiciones legales aplicables.

Se propone la modificación de este artículo: "Se entiende por vía pública el espacio utilizado predominantemente para el libre tránsito de peatones y vehículos y en general todos los espacios de uso común que por disposición de la autoridad o por razón del servicio, estén destinados a la circulación de personas o vehículos, así como del

estacionamiento y ubicación de estos y cuyo uso será normado por las disposiciones legales aplicables.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Al artículo 65. "Definir con precisión la naturaleza de las vías públicas, fundamentalmente las ciclistas".

En votación económica, se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada señor Presidente.

Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Se propone una nueva redacción para el artículo 66. "La Secretaría deberá promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de ciclistas".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

EL C. PRESIDENTE.- No pueden votar dos veces. No se puede votar dos veces, señores Representantes, vamos a rogar a esta Secretaría que repita la votación anterior.

EL C. SECRETARIO.- En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha.

EL C. PRESIDENTE.- Léale de nuevo y proceda a tomar la votación.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Propone una nueva redacción al artículo 66. La Secretaría deberá promover en las actualidades vialidades de los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de ciclistas.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se pruebe,

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

Aprobada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Sugiere incorporar el artículo 70-Bis. La Secretaría establecerá, de acuerdo con el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomentar la construcción de estacionamientos para bicicletas, favoreciendo su ubicación en áreas inmediatas a los paraderos o terminales del transporte público de pasajeros.

En votación económica, se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- 20 votos a favor, 23 votos en contra. Prosiga con la siguiente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta de la Representante Dolores Padierna y el Representante Francisco González, al artículo 73.

EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ (Desde su curul).- Señor Presidente, yo pido que se cuente otra vez

EL C. PRESIDENTE.- Como hubo alguna confusión probable, vamos a repetir la votación relacionada con el artículo 70. Les ruego que aunque sea avanzada la hora, pongamos atención para que la contabilidad y la votación sea precisa.

EL C. SECRETARIO.- Los que esté porque se apruebe.

EL C. PRESIDENTE.- No, lea la propuesta.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz.

Se propone incorporar el artículo 70 Bis. La Secretaría establecerá de acuerdo con el Programa Integral del Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomen-

tar la construcción de estacionamientos para bicicletas, favoreciendo su ubicación en áreas inmediatas a los paraderos o terminales del transporte público de pasajeros.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Les suplicó que se pongan de pie, por favor, para contarlos. De pie, señor Representante.

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

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta de los Representantes Dolores Padierna y Francisco González, al artículo 73, dice: las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del servicio público, serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal.

Debe decir: las tarifas que se cobren por la prestación del servicio público, serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal, previa opinión de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Al artículo 73. Una Comisión de Tarifas integrada por el titular del Departamento del Distrito Federal, la Comisión de Transporte de la Asamblea y los concesionarios, anualmente y extraordinariamente.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Ernesto Canto. Al artículo 74. Dice, para modificar las tarifas de los servicios públicos de transporte y sus servicios

auxiliares, deberán tenerse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y el concesionario, en los que se valore entre otros aspectos, el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio del litro del combustible, el precio de gobierno al vehículo, el índice general de precios al consumidor del Banco de México y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.

Para el cálculo tarifario se utilizará el procedimiento determinado en el reglamento respectivo.

Se sugiere la siguiente redacción: "Para modificar las tarifas de los servicios públicos de transporte y sus servicios auxiliares, deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y el concesionario, en los que se evalúen entre otros aspectos, el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de gobierno del vehículo, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio. Para el cálculo tarifario se utilizará el procedimiento determinado en el reglamento respectivo".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta de la Representante Dolores Padierna y el Representante Francisco González Gómez, al artículo 74, dice: "Deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y del concesionario".

Debe decir: "Deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría, de las empresas públicas que presten el servicio, del organismo de transporte previsto en la fracción XVI del artículo 6o. de esta ley de los concesionarios".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Francisco González y la Representante Dolores Padierna, al artículo 76, dice: "La Secretaría revisará las tarifas autorizadas una vez al año, salvo que el incremento de los indicadores referidos en el artículo 74 comprometan la viabilidad de los transportistas, proponiéndose en su caso las modificaciones pertinentes que garanticen la eficiente prestación del servicio".

Debe decir: "La Secretaría revisará las tarifas autorizadas una vez al año, proponiéndose en su caso las modificaciones pertinentes que garanticen la eficiente prestación del servicio".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Mario Valentín Pérez Ponce. Al artículo 76, dice: "La Secretaría revisará las tarifas autorizadas cuando menos una vez al año, proponiéndose en su caso las modificaciones pertinentes que garanticen la eficiente prestación del servicio".

Debe decir, artículo 76: "La Secretaría está facultada a revisar las tarifas autorizadas en función a lo establecido en el artículo 74 de esta ley o en su caso de acuerdo al título de concesión respectivo".

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Al artículo 77: Se sugiere adicionar a la fracción I: jubilados, personas de la tercera edad, personas con discapacidad y estudiantes de los niveles básico y medio superior.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Al artículo 77 en la fracción II: es necesario precisar a que se refieren los casos de fuerza mayor o caso fortuito, con objeto de evita ambigüedad en la interpretación.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Al artículo 77: la Comisión de Tarifas deberá autorizar tarifas especiales en los siguientes casos: tratándose de 1. discapacitados, sólo deberá cobrarles el 25% de la tarifa; 2. personas de la tercera edad, sólo deberá cobrárseles el 50% de la tarifa; 3. estudiantes, sólo deberá cobrárseles el 75% de la tarifa; policías uniformados, exentos cien por ciento en cumplimiento de sus funciones.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Francisco González. Al artículo 88 fracción I, añadir al final: la sanción se aplicará también para cada unidad o por la infraestructura con la que se prestó el servicio que se encuentre en los supuestos mencionados.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Al artículo 88 fracción IV, sugiere el siguiente texto: el negarse a prestar el servicio sin causa justificada, o poner en riesgo la seguridad del usuario, así como los actos de maltrato físico y verbal para con el público.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz, al mismo artículo 88 fracción IX: debe adicionarse el siguiente texto: cuando las unidades de transporte público concesionado o permisionario no respeten el derecho establecido para el paso de peatones en la vía de circulación, invadan los accesos peatonales establecidos por los carriles de circulación previstos para la circulación de vehículos y bicicletas, no respeten los lugares para ascenso y descenso de pasajeros, se impondrá:

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza, de un nuevo capítulo XVI, de la difusión de la Ley, con un nuevo artículo 91: es obligación del Departamento del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transporte y Vialidad, realizar la más amplia difusión de la presente Ley.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL (Desde su curul).- Señor Presidente, falta la fracción IX del artículo 88.

EL C. PRESIDENTE.- La acabamos de leer.

EL C. REPRESENTANTE ARTURO SAENZ FERRAL (Desde su curul).- Leyerón una corrección, pero aparte hay una adición.

EL C. PRESIDENTE.- Pasamos a la adición de la fracción IX.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Arturo Sáenz. Al artículo 88, fracción IX bis. Cuando los operadores de las unidades de transporte público concesionado o permisionado utilicen aparatos de sonido o televisión y permitan la presencia de acompañantes que impidan la

atención debida al servicio y la comodidad de los usuarios se sancionará con multas de 20 a 30 salarios mínimos vigentes.

En caso de reincidencia, en el uso de televisiones, la sanción consistirá en la revocación de la concesión.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe sírvanse ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Le ruego volver a leer el artículo 91, propuesto por el Representante Peñaloza.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Pedro Peñaloza. Nuevo capítulo XVI. De la difusión de la ley, con un nuevo artículo, 91: es obligación del Departamento del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transporte y vialidad, realizar la más amplia difusión de la presente ley.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza a un nuevo artículo, 92: Para el adecuado cumplimiento del artículo anterior es deber de todas las autoridades de vialidad y transporte, hacer uso de todos los medios masivos de comunicación, así como de los espacios para publicidad del sistema de transporte colectivo, dependiente del Departamento del Distrito Federal.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa a favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza a un nuevo artículo 93. La difusión deberá priorizar los derechos y obligaciones de los usuarios.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Vamos a los transitorios.

EL C. SECRETARIO.- Propuesta del Representante Ernesto Canto Gudíño, al artículo quinto Transitorio. Dice: Se concede un plazo de 360 días, contados a partir de la fecha en que entre en vigor esta ley, para que los actuales concesionarios y permisionarios se ajusten a las disposiciones contenidas en la misma, en la inteligencia de que de no hacerlo dentro del plazo indicado será declarada caduca la concesión y en su caso, revocados los permisos respectivos. Se propone. Se sugiere eliminar la parte última del artículo respecto a las sanciones, que dice: en la inteligencia de que de no hacerlo dentro del plazo indicado será declarada caduca la concesión y en su caso revocados los permisos respectivos.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Leopoldo Ensástiga. Al artículo séptimo Transitorio. El gobierno del Distrito Federal continuará prestando el servicio público de transporte de pasajeros en autobuses, mediante la empresa de Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100, hasta en tanto se resuelva de manera definitiva la situación jurídica y laboral de la misma. Mientras no se podrán vender, rentar, concesionar o permisionar todos aquellos elementos que constituyen la estructura jurídica del mencionado organismo.

Sin contravenir lo anterior y en cuanto proceda el Jefe del Distrito Federal y conforme a la presente ley otorgará concesiones a terceras personas.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por la afirmativa favor de ponerse de pie. Los que estén por la negativa favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Gabriela Gutiérrez. Se propone la eliminación del artículo octavo transitorio en virtud de que la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, que entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Diario de la Federación, por lo que no es necesario prever un recurso de aplicación provisional.

En consecuencia, la enumeración de los artículos transitorios subsecuentes se modificará, es decir, que el artículo noveno transitorio pasará a ser el artículo octavo transitorio.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén por que se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta de la Representante Gabriela Gutiérrez. Al artículo noveno transitorio.- "Las menciones y facultades que esta ley le señala al Jefe del Distrito Federal se entenderá referidas y otorgadas al Jefe del Departamento del Distrito Federal hasta antes del mes de diciembre de 1997, de conformidad con lo que establece el artículo quinto transitorio del decreto por el que se reforman diversas disposiciones.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Aprobada, señor Presidente.

Propuesta del Representante Pedro Peñaloza, al artículo 10 transitorio.- "La personalidad jurídica y patrimonios del organismo público descentralizado, denominado "Transportes Urbanos de Pasajeros Ruta-100", en virtud de encontrarse subjudice, seguirá rigiéndose por las disposiciones legales vigentes desde el momento del decreto de subrepción.

En votación económica se pregunta si se aprueba o se desecha. Los que estén porque se apruebe, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie. Los que estén por la negativa, favor de ponerse de pie.

Desechada, señor Presidente.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Proceda la Secretaría a recoger la votación nominal de los artículos que fueron discutidos en lo particular con las modificaciones aprobadas por el Pleno.

EL C. SECRETARIO .- Por instrucciones de la Presidencia, se va a proceder a recoger la votación nominal de los artículos que fueron discutidos en lo particular, con las modificaciones aprobadas por el Pleno. Se ruega a todos los Representantes decir en voz alta su nombre y apellido, así como el sentido de su voto.

Se solicita a la Oficialía Mayor hacer el anuncio a que se refiere el artículo 55 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea.

El Representante Ernesto Canto recogerá la votación por la afirmativa, el Representante Luis Altamirano recogerá las votaciones por la negativa y las abstenciones.

Comenzamos de derecha a izquierda.

Castro Ramírez Fernando, en pro.

Jorge Emilio González en contra, excepto en el 6o., fracción IX; el 8o., fracción II; el artículo 12, el 26, el 66, el 70 bis y el octavo Transitorio.

Arturo Sáenz Ferral, en contra, excepto en los artículos 6, fracción IX; 11, fracción II; 12, 26, 66, 70 bis y octavo Transitorio.

Aguilar Olvera Germán, en contra excepto en los artículos 6o., fracción IX; 8o., fracción II; 12, 26, 66, 70 bis y octavo Transitorio.

González Gómez Francisco, en contra de todos los artículos reservados, exceptuando la fracción IX del 6, la fracción II del 11, el artículo 12, el artículo 26, el 66, el 70 que les ganamos y el octavo transitorio.

Dolores Padierna, en contra de todos los artículos reservados, con excepción del 11, 26, 66, 70 bis y octavo transitorio.

Leopoldo Ensástiga, en contra en lo particular de los artículos reservados, a excepción del 11, el 26, el 66, el 70 bis y el octavo transitorio.

Eduardo Morales, en contra de todos los artículos en lo particular, salvo los artículos 11, 26, 12, 66,

70 bis y el octavo transitorio.

Iván García Solís, en contra de los artículos reservados, excepto el 11, 12, 26, 66, 70 bis y el octavo transitorio.

Francisco Alvarado, en contra en lo particular de todos los artículos reservados, excepto el 11, el 12, el 26, 66, 70 bis y octavo transitorio.

David Cervantes, a favor del 11, 12, 26, 66, 70 bis y octavo transitorio, en contra de los demás artículos.

Antonio Paz, a favor.

Gutiérrez de la Torre, en el mismo sentido.

Nava Salgado, a favor.

Fauzi Hamdan, a favor de los artículos aprobados.

José Luis Luege, a favor.

González Reza, a favor de los artículos aprobados.

Gabriela Gutiérrez, a favor.

Salido Torres, a favor.

Segura Rangel, a favor.

Salvador Abascal, a favor.

Tayde González, a favor.

Altamirano Dimas, en pro.

Amado Treviño, en pro

Jiménez Guzmán, en pro.

Salvador Muñúzuri, en pro.

Javier Garduño Pérez, en pro.

Héctor Astudillo, en pro.

Pérez Ponce, a favor.

Mondragón Manzanares, a favor.

Rodolfo Samaniego, a favor.

Kolteniuk de Césarman, a favor.

Castro Aranda, a favor.

Carrillo Salinas, a favor.

Méndez Alemán, a favor.

Arturo Contreras, en pro.

Margarito Reyes, a favor de los artículo 11, 12, 26, 66, 70 bis y octavo transitorio. En contra de los demás artículos reservados.

Pedro Peñaloza, en contra de los artículos reservados, excepto el 11, 12, 26, 66, 70 bis y octavo transitorio.

Mónica Torres, a favor.

Gámiz Fernández, a favor.

Cristina Alcayaga, a favor.

Moreno Mejía, a favor.

Marta de la Lama, a favor.

Pilar Pardo, a favor.

Paniagua García, a favor.

Martha Guerra, a favor.

Ignacio León Robles Robles, en sentido afirmativo.

EL C. SECRETARIO.- ¿Falta alguna o algún ciudadano Representante de emitir su voto?

LA C. REPRESENTANTE DOLORES PADIERNA LUNA.- Sólo quiero agregar que a favor del artículo 12.

EL C. SECRETARIO.- Se va a proceder a recoger la votación de la Mesa Directiva.

Altamirano y Cuadros, a favor.

Ernesto Canto Gudiño, a favor.

Gonzalo Rojas, a favor de los artículos 11, 12, 26, 66, 70 bis y octavo transitorio. En contra del resto de los reservados.

Francisco Paoli, sí.

EL C. SECRETARIO.- Señor Presidente, el resultado de la votación es el siguiente:

Artículo 2. 38 votos a favor, 13 en contra.

Artículo 5. 38 votos a favor, 13 en contra.

Artículo 6, Fracción IX. 51 votos a favor, cero en contra.

Artículo 7, Fracción II y Fracción VI. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 8. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 10-Bis. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 11. 51 votos a favor.

Artículo 12. 51 votos a favor.

Artículo 13. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 14. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 15-Bis. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 15. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 16. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 22. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 23. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 26. 51 a favor.

Artículo 29. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 32. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 34. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 35. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 36. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 37. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 41. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 44. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 54. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 60. 38 a favor, 13 en contra.

Artículo 65. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo 66. 51 a favor, cero en contra.
 Artículo 70 Bis. 51 a favor, cero en contra.
 Artículo 73. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo 74. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo 76. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo 77. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo 88. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo quinto Transitorio. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo septimo Transitorio. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo octavo Transitorio. 51 a favor.
 Artículo noveno Transitorio. 38 a favor, 13 en contra.
 Artículo decimo Transitorio. 38 a favor, 13 en contra.

Es cuanto señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias señor Secretario. Aprobado el dictamen de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos con proyecto de ley de transporte para el Distrito Federal, pasa al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

LEY DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL

CAPITULO I DE LAS DISPOSICIONES

Artículo 1°.- La presente ley es de orden público e interés general y tiene por objeto, controlar, asegurar y vigilar, dentro del Distrito Federal, el transporte de pasajeros y de carga, sea cual fuere el tipo de vehículo y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, continua y permanente, se satisfaga la necesidad colectiva de transporte, así como regular el uso de las vialidades, las garantías de los peatones y los usuarios del transporte.

Artículo 2°.- La prestación del Servicio Público de Transporte en el Distrito Federal compete originalmente a la Administración Pública del Distrito Federal por sí, o a través de organismos descentralizados o empresas de participación estatal. Sin embargo, y sin que ello constituya a favor de particulares un derecho preexistente, cuando las necesidades del servicio así lo requieran, podrá el titular de la Secretaría de manera indelegable,

otorgar concesión para que lo presten los particulares, quienes deberán sujetarse para la prestación del Servicio Público de Transporte a las disposiciones de esta ley, así como a lo dispuesto en los ordenamientos legales aplicables.

Artículo 3°.- La aplicación de la presente ley, compete al Jefe del Distrito Federal a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, en términos de las disposiciones aplicables de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Serán órganos auxiliares de consulta de la Secretaría en todo lo relativo a la aplicación de la presente ley, las Comisiones Metropolitanas correspondientes que se establezcan de conformidad con el instrumento respectivo, el cual determinará su forma de integración, estructura y funciones.

Artículo 4°.- Para la interpretación, aplicación y efectos de esta ley, se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Servicio Público de Transporte: Es el servicio que presta la Administración Pública del Distrito Federal por sí, o a través de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o concesionarios, que se ofrece en forma masiva, a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios, en forma continua, uniforme, regular y permanente para el transporte de pasajeros y de carga.

Servicio Particular de Transporte: Es el servicio autorizado por la Administración Pública del Distrito Federal, a través de la Secretaría, a personas físicas o morales para el transporte de personas o de bienes, que no se ofrece o presta en forma masiva, o a persona indeterminada o al público en general.

Concesión: Es el acto administrativo por el cual el Titular de la Secretaría en términos de la presente ley, otorga el derecho a una persona física o moral para la prestación del Servicio Público de Transporte.

Permiso: Es el acto administrativo mediante el cual la Secretaría otorga autorización a personas

físicas o morales para la prestación del Servicio Particular de Transporte o Servicios Auxiliares.

Servicios Auxiliares: Son todos los accesorios físicos, materiales y de infraestructura que resulten complementarios a la prestación del Servicio Público de Transporte.

Transporte Público Metropolitano: Es el que se presta entre el Distrito Federal y zonas conurbadas en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 5°.- Se considera de utilidad pública la prestación del Servicio Público de Transporte, así como el establecimiento de vialidades, instalaciones, paraderos, terminales, cierres de circuito y demás infraestructura necesaria para la prestación del servicio.

CAPITULO II DE LAS ATRIBUCIONES

Artículo 6°.- La Secretaría, para el cumplimiento de su objeto, además de contar con las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y otras disposiciones legales, tendrá las siguientes:

I.- Impulsar el desarrollo del transporte en sus diferentes modalidades;

II.- Actualizar, vigilar su cumplimiento y someter a la aprobación del Jefe del Distrito Federal, el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, mismo que estará contenido en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, en congruencia con los programas de transporte y vialidad del Estado de México y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

III.- Organizar, vigilar e inspeccionar la prestación del Servicio Público de Transporte, así como autorizar las modificaciones de las condiciones bajo las cuales se presta;

IV.- Promover los sistemas de transporte masivo eléctricos, así como los servicios de transporte de personal y de transporte escolar, fomentando, en coordinación con las autoridades correspondientes, las medidas necesarias para que este tipo de servicio adquiera el carácter de metropolitano. Asimismo, desarrollar mecanismos que estimu-

len el uso racional del automóvil particular;

V.- Expedir y publicar la Declaratoria de necesidad para el otorgamiento de concesiones para la explotación del Servicio Público de Transporte;

VI.- Otorgar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, transporte de personal, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones y servicios auxiliares;

VII.- Otorgar autorizaciones temporales para la prestación del Servicio Público de Transporte, a personas físicas o morales no concesionarias, en casos de suspensión total o parcial del servicio o que por causa de contingencia se requieran;

VIII.- Diseñar las vialidades necesarias y los dispositivos de control de tránsito;

IX.- Promover y coordinar con las autoridades correspondientes la apertura y construcción de nuevas vialidades, así como la conservación y mejoramiento de las ya existentes;

X.- Coordinar las acciones, que en materia de protección al medio ambiente, expidan las autoridades competentes en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte y el funcionamiento del transporte particular;

XI.- Instrumentar las medidas encaminadas al establecimiento de nuevas formas de transporte y al mejoramiento de las ya existentes, aprovechando el desarrollo tecnológico y el uso de combustibles alternos, tomando siempre en cuenta sus efectos al medio ambiente;

XII.- Autorizar el establecimiento de nuevos sistemas y rutas de transporte en el Distrito Federal, así como las modificaciones de los recorridos y rutas actualmente existentes;

XIII.- Redistribuir las rutas y recorridos de acuerdo con las necesidades impuestas por la planeación del transporte;

XIV.- Fijar las condiciones de operación del Servicio Particular de Transporte de personas y carga;

XV.- Fomentar, impulsar y estimular el desarrollo del transporte en el Distrito Federal, promoviendo la creación de un organismo que desempeñe las tareas de investigación, capacitación y consolidación de todo el acervo metodológico, bibliográfico y de información especializada en la planeación, operación, diseño y mantenimiento de los sistemas de transporte urbano, coordinándose con otras instituciones con objetivos similares en esta materia, a fin de impulsar la independencia tecnológica de dicho sector;

XVI.- Dictar los acuerdos necesarios para la conservación y renovación del parque vehicular de concesionarios y permisionarios, implementando también las medidas adecuadas para mantener en buen estado las obras e instalaciones destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros y de carga;

XVII.- Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente ley y sus reglamentos;

XVIII.- Proponer al Jefe del Distrito Federal la nulidad, caducidad y revocación de las concesiones;

XIX.- Revocar los permisos;

XX.- Administrar la operación y el funcionamiento de los depósitos de guarda y custodia de vehículos infraccionados por violaciones a la presente ley y demás disposiciones aplicables;

XXI.- Llevar a cabo la vigilancia del tránsito de vehículos y peatones;

XXII.- Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad, cuya integración y funcionamiento se establecerá en el reglamento respectivo;

XXIII.- Instrumentar mecanismos para garantizar el tránsito de peatones y proveer la infraestructura que se requiera para el mismo;

XXIV.- Impulsar acciones tendientes a la instrumentación de mecanismos de apoyo en vialidades y transporte a las personas con discapacidad;

XXV.- Promover en coordinación con las autoridades federales los mecanismos necesarios para regular, asignar rutas, reubicar terminales y en su caso limitar o restringir el tránsito en el Distrito Federal del transporte de pasajeros y de carga del Servicio Público Federal, tomando en cuenta el impacto ambiental y el uso del suelo;

XXVI.- Llevar un registro público del transporte, que incluya los vehículos que integran todas las modalidades del transporte en el Distrito Federal;

XXVII.- Vigilar que el Servicio Público de Transporte de pasajeros o de carga de otros estados que circulen en el Distrito Federal, cumpla con lo establecido en esta ley y demás disposiciones aplicables; y

XXVIII.- Aquellas que con el carácter de delegables le otorgue el Jefe del Distrito Federal.

CAPITULO III DE LOS PEATONES

Artículo 7°.- Esta ley otorga el derecho de preferencia al peatón, exaltando el valor de la vida humana en su aplicación, cuyo derecho deberá hacerse efectivo en los reglamentos correspondientes.

Artículo 8°.- La Secretaría propiciará mediante la infraestructura y el señalamiento vial necesarios, el tránsito seguro de los peatones y la posibilidad de conectarse entre vialidades ya sea mediante semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel, y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo garantizará que dichas vialidades e infraestructura no sean obstaculizadas o invadidas.

Artículo 9°.- La Secretaría promoverá las acciones necesarias para que las vialidades peatonales existentes se mantengan en buen estado y con superficie uniforme, con el fin de proporcionar a los peatones el tránsito seguro por estas vías, llevando a cabo las medidas necesarias para que en estas vialidades se establezcan facilidades para personas con discapacidad y de la tercera edad.

Artículo 10°.- El peatón deberá cumplir con lo establecido en las disposiciones legales aplicables en esta materia.

CAPITULO IV DE LOS USUARIOS

Artículo 11.- Los usuarios tienen derecho a que el Servicio Público de Transporte de pasajeros se preste en forma regular, continua y permanente en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia. Cualquier persona puede hacer uso del Servicio Público de Transporte, previo el pago de la cuota correspondiente de la tarifa en vigor y, en consecuencia, la Administración Pública del Distrito Federal o el concesionario estarán obligados a prestarlo, salvo en los siguientes casos:

I.- Encontrarse el solicitante del servicio en notorio estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes o sicotrópicos;

II.- Ejecutar o hacer ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la tranquilidad, seguridad e integridad de los usuarios; y

III.- En general, pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias.

Artículo 12.- Para todos los efectos legales, los usuarios tienen interés legítimo y en consecuencia, tienen el derecho de denunciar ante la Secretaría cualquier irregularidad en la prestación del Servicio Público de Transporte, mediante los procedimientos que la propia Secretaría establezca. Los que deberán reunir los requisitos de prontitud, expeditéz, imparcialidad, integridad y gratuidad a que hace referencia el artículo 17 constitucional.

Artículo 13.- Sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, el prestador del servicio deberá responder, mediante póliza de seguro, por los daños que ocasionare al usuario por la prestación del mismo.

CAPITULO V DE LA EDUCACION VIAL.

Artículo 14.- La Administración Pública del Distrito Federal en coordinación con las autoridades

federales, promoverá las acciones permanentes necesarias en materia de educación vial, para peatones, conductores, pasajeros y población en general, haciendo uso intensivo de los medios de comunicación, procurando el establecimiento, mediante los convenios correspondientes, de programas de prevención de accidentes a nivel metropolitano.

Artículo 15.- La Secretaría establecerá en coordinación con las autoridades competentes los programas de capacitación a los cuales se deberán sujetar las empresas de transporte y los transportistas, mismos que deberán ser impartidos a sus trabajadores.

CAPITULO VI DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Artículo 16.- El servicio de transporte y su desarrollo se ajustará al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, a fin de satisfacer la demanda de los usuarios de los sistemas viales y de transporte del Distrito Federal, procurando un óptimo funcionamiento del transporte público de pasajeros y de carga, adecuando tarifas, rutas urbanas y metropolitanas, horarios, intercambios, frecuencias y la demás infraestructura, atendiendo primordialmente las zonas que carecen de medios de transporte o que se encuentran mal comunicadas.

El programa deberá considerar también todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del transporte particular, así como el diseño y buen aprovechamiento de las vialidades, tomando siempre en cuenta la obligación de garantizar al peatón la infraestructura segura para su tránsito.

Artículo 17.- El servicio de transporte se sujetará a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad deberán satisfacer los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros y de carga y que al efecto expida la Secretaría.

Artículo 18.- El servicio de transporte se ajustará a los lineamientos que fije la Secretaría en lo relacionado con las modalidades para la explotación del Servicio Público de Transporte de pasajeros y de carga, las condiciones de operación, el número y tipo de unidades en las que se preste, las

rutas y demás infraestructura que resulte necesaria.

Artículo 19.- El Servicio Público de Transporte y el Servicio Particular de Transporte, de pasajeros y de carga, serán integrados y desarrollados en un sistema de transporte metropolitano sujetando su operación a las disposiciones que se contengan en los convenios de coordinación que se pacten con la Federación y zonas conurbadas al Distrito Federal.

Artículo 20.- El Servicio Público de Transporte de pasajeros; en cuanto a su planeación, crecimiento y desarrollo se regirá por el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Artículo 21.- El Sistema de Transporte Colectivo denominado Metro, seguirá rigiéndose por su decreto de creación, sin que pueda ser concesionado. Su planeación, crecimiento y desarrollo, se regirá por su Plan Maestro, el cual forma parte del Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Artículo 22.- El organismo público descentralizado, denominado Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, seguirá rigiéndose por su ley de creación. En cuanto a su planeación, crecimiento y desarrollo, se ajustará a lo establecido en el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Artículo 23.- Como una medida prioritaria, la Secretaría establecerá los mecanismos necesarios para la transformación de las organizaciones de transportistas en sociedades mercantiles para la explotación del Servicio Público de Transporte, con el fin de favorecer a los concesionarios en un plano de igualdad y no poner a nadie en condiciones privilegiadas respecto a otros y para evitar prácticas monopólicas y competencia desleal. Asimismo, la Secretaría establecerá mecanismos de control y vigilancia en el funcionamiento de las organizaciones del transporte en el Distrito Federal.

Artículo 24.- Para la adecuada prestación del Servicio Público de Transporte y el buen funcionamiento del transporte particular, la Secretaría otorgará los permisos necesarios para la instalación y operación de los Servicios Auxiliares que se requieran.

Artículo 25.- Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte, deberán cumplir con las especificaciones sobre antigüedad, técnicas, ecológicas, físicas, antropométricas, de seguridad, de capacidad, de comodidad y especiales para usuarios con discapacidad, mujeres en período de gestación y personas de la tercera edad que se establezcan en el título de concesión, la convocatoria de la revista y en los reglamentos correspondientes, para la prestación de dicho servicio de transporte.

Artículo 26.- El Servicio Público de Transporte de carga en todas sus modalidades, por su naturaleza, y para su mejor operación, deberá sujetarse al reglamento respectivo en cuanto a la utilización de las vialidades en las que circula, sus horarios, rutas, maniobras de carga y descarga, normas de control ambiental y demás características para la prestación de dicho servicio de transporte.

Artículo 27.- La Secretaría llevará a cabo las acciones necesarias para la construcción de centrales de carga, que ubicadas en puntos estratégicos, eviten que los vehículos de alto tonelaje circulen en determinadas vialidades y horarios. Estas acciones deberán estar contenidas en el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

CAPITULO VII DE LAS MODALIDADES DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Artículo 28.- El servicio de transporte en el Distrito Federal, para los efectos de esta ley, se clasifica en:

- 1.- Pasajeros; y
- 2.- Carga.

Artículo 29.- El servicio de transporte de pasajeros se clasifica en:

- 1.- Público;
- 2.- Particular; y
- 3.- Especializado.

Artículo 30.- El Servicio Público de Transporte de pasajeros se clasifica en:

- 1.- Individual;

- 2.- Colectivo; y
- 3.- Masivo.

Artículo 31.- El transporte de pasajeros especializado se clasifica en:

- 1.- Escolar;
- 2.- De personal;
- 3.- De emergencia; y
- 4.- Otros.

Artículo 32.- El servicio de transporte de carga, se clasifica en:

I.- Público:

1.- Carga en general, es el servicio que está destinado al transporte de bienes o productos para satisfacer las necesidades de cualquier persona física o moral que lo solicite, pagando su prestación;

2.- Carga especializada, es el servicio dedicado al manejo de mercancías o productos, cuyo traslado requiere de equipo o condiciones especiales para su conservación y protección; y

3.- Carga de sustancias y residuos peligrosos, es el servicio destinado al manejo de materia o sus remanentes en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, tóxicas, venenosas, reactivas, explosivas, inflamables, biológicas, infecciosas o irritantes, represente riesgo en su traslado.

II.- Particular: Es el que se destina al traslado de bienes del propietario.

Artículo 33.- El servicio de transporte de tracción animal, que se destina tanto al transporte de pasajeros como al de carga se sujetará a las disposiciones reglamentarias derivadas de esta ley. En la zona urbana del Distrito Federal, queda prohibido el transporte de carga de tracción animal.

**CAPITULO VIII
DE LAS CONCESIONES**

Artículo 34.- Con el fin de satisfacer la necesidad colectiva de transporte, la Administración Pública del Distrito Federal prestará el Servicio Público de Transporte por sí, o a través de organismos descentralizados, empresas de participación esta-

tal o mediante concesión a particulares, de conformidad con el artículo 10° de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

La Secretaría queda facultada para determinar, de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto se realicen, cuando procede el otorgamiento de concesiones para la prestación del Servicio Público de Transporte. En consecuencia, los particulares carecen de algún derecho preexistente para exigir a la autoridad el otorgamiento de concesiones para tales fines.

Artículo 35.- Las concesiones podrán ser otorgadas mediante solicitud o a través de concurso público, de acuerdo a los procedimientos que se establezcan en las disposiciones legales aplicables.

Artículo 36.- La Secretaría otorgará concesiones, previa la declaratoria de necesidad, la que deberá contener:

I.- Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento;

II.- La modalidad y el número de concesiones a expedir;

III.- El tipo de vehículos que se requieren;

IV.- Las condiciones generales de operación del servicio; y

V.- Las demás que señalen otras disposiciones aplicables.

Artículo 37.- El interesado en obtener concesión para la prestación del Servicio Público de Transporte en el Distrito Federal, además de cumplir con los requisitos de la convocatoria, y formular solicitud a la Secretaría, deberá satisfacer los siguientes requisitos:

I.- Ser de nacionalidad mexicana;

II.- Tratándose de personas morales, acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables;

III.- Presentar, en caso de las personas morales, sus estatutos, los cuales deberán contener cláusula de exclusión de extranjeros en los términos de

la Ley de Inversión Extranjera;

IV.- Indicar en forma general, los elementos financieros, económicos y técnicos de que se dispone para prestar el servicio;

V.- Declaración, apoyada en documentos que así lo acrediten fehacientemente, que está en condiciones técnicas, económicas y financieras para cumplir con las obligaciones provenientes de la concesión que solicita;

VI.- Memoria que ponga de manifiesto la forma en que el interesado proyecta llevar a cabo la prestación del servicio público con motivo de la concesión solicitada, acompañado en los casos de establecimiento de nuevos sistemas o de rutas, los planos detallando especificaciones relativas al sistema a utilizarse, itinerarios a seguir y equipo que pretenda utilizar; y

VII.- Presentar, en su caso, el Contrato Colectivo de Trabajo.

Artículo 38.- Ninguna persona física podrá tener concesión que ampare a más de cinco unidades, tratándose de transporte público de pasajeros individual y de carga.

Artículo 39.- La concesión que se otorgue a personas morales será única y podrá amparar los vehículos que sean necesarios para la adecuada explotación del Servicio Público de Transporte, sujetándose a la declaratoria de necesidad que expida la Secretaría de acuerdo con la naturaleza del servicio.

Artículo 40.- En el registro público de transporte, se inscribirán los actos relativos al otorgamiento, cesión, modificación, suspensión y terminación de las concesiones y permisos otorgados a particulares, así como de los que lleven a cabo los organismos descentralizados o empresas de participación estatal vinculados con la prestación del Servicio Público de Transporte.

SECCION PRIMERA DE LA DURACION DE LAS CONCESIONES

Artículo 41.- Las concesiones que otorgue la Secretaría de conformidad con esta ley señalarán con precisión su tiempo de vigencia, el cual será bastante para amortizar el importe de la inver-

sión, sin que pueda exceder de 20 años, prorrogable, salvo en el caso en que por el monto de su inversión en infraestructura y equipo, este plazo sea insuficiente para garantizar su amortización.

Artículo 42.- La prórroga de que habla el artículo anterior será procedente, siempre que se cumpla con las siguientes condiciones:

I.- Demostrar que aún no se ha amortizado el importe de la inversión o inversiones subsecuentes a la original que se hubieren efectuado por el concesionario para la adquisición de nuevo equipo, construcción, adaptación o ampliación de las instalaciones;

II.- Solicitar la prórroga con seis meses de anticipación a la fecha de expiración del plazo de duración de la concesión;

III.- Demostrar a la entera satisfacción de la Secretaría, que se encuentra cumpliendo con todas las condiciones y requisitos establecidos en su título de concesión y, en su caso, con las modificaciones introducidas al mismo unilateralmente por la Secretaría; y

IV.- Que de acuerdo con los estudios técnicos que al efecto tenga realizados la Secretaría, fuera necesario continuar con la concesión de la prestación del servicio público específico que a esa fecha presta el concesionario.

SECCION SEGUNDA DE LA TRANSMISION DE LAS CONCESIONES

Artículo 43.- Los derechos derivados de la concesión sólo confieren a su titular derechos personales frente a la Secretaría, sin perjuicio de los derechos de terceros adquiridos con anterioridad a la misma. Por lo tanto, el concesionario no podrá ceder o transmitir por cualquier título legal la concesión a terceros, sin la previa autorización expresa de la Secretaría. Sin dicho requisito, no surtirá ningún efecto legal la transmisión efectuada por el concesionario en contravención a esta disposición.

Artículo 44.- En caso de que la Secretaría autorice la cesión o transmisión a un tercero de los derechos derivados de la concesión, éste por el solo

efecto de la transmisión, será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones derivadas ante la Secretaría; al autorizar la cesión o transmisión de la misma, la Secretaría puede introducir en la concesión las modificaciones que juzgue pertinentes para la mejor prestación del servicio.

SECCION TERCERA DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESSIONARIOS

Artículo 45.- Son obligaciones de los concesionarios:

I.- Prestar el servicio público en los términos de la concesión otorgada, de manera continua, regular, uniforme, obligatoria y permanente;

II.- No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en la Sección Cuarta de este Capítulo;

III.- Cumplir con todas las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables a la prestación del Servicio Público de Transporte;

IV.- Construir, ampliar o adecuar, con sus propios recursos, instalaciones tales como terminales, talleres, almacenes, oficinas, bodegas, y en general cualquier servicio conexo que fuera necesario para la debida prestación del servicio público, previo cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables;

V.- Proporcionar a la autoridad, cuando así lo exija, todos los informes, datos y documentos que se requieran para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios. Para tal efecto, están obligados a proporcionar a los inspectores de la Secretaría debidamente acreditados, todos los informes y datos que sean necesarios para el cumplimiento de su cometido, así como darles acceso a sus oficinas, almacenes, bodegas, talleres y demás instalaciones propiedad o en posesión del concesionario;

VI.- Prestar el Servicio Público de Transporte de manera gratuita, cuando por causas de fuerza mayor, de desastre o de seguridad pública así se requiera, previo acuerdo de la Secretaría con el Jefe del Distrito Federal, siempre y cuando tenga el carácter de temporal y se aplique a las zonas que así lo necesiten;

VII.- Proporcionar capacitación continua a sus trabajadores con el fin de garantizar la calidad en el servicio, en los términos de la ley de la materia; y

VIII.- En general, cumplir con las disposiciones de esta ley, su reglamento, el título de concesión y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 46.- Es incompatible cualquier cargo oficial que tenga relación con la prestación del Servicio Público de Transporte, con cualquier empleo remunerado por los concesionarios de dichos servicios. Los funcionarios y empleados, que dentro de su esfera de competencia, tuvieren a su cargo el cumplimiento de esta ley, no podrán a título personal ni por interpósita persona, celebrar ningún contrato con los citados concesionarios, ni recibir de ellos sueldo, emolumentos, gratificaciones o pagos de cualquier género, en virtud de los cuales queden colocados bajo su dependencia económica.

SECCION CUARTA DE LA SUSPENSION DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

Artículo 47.- Los concesionarios sólo podrán suspender la prestación del servicio público por causas de fuerza mayor o caso fortuito, en cuyo caso la suspensión durará todo el tiempo en que subsistan tales causas. Una vez que desaparezcan las mismas, reanudará el concesionario la prestación del servicio y si no lo hiciere dentro del término que al efecto señale la Secretaría, será causa de caducidad de la concesión.

Artículo 48.- Los concesionarios no podrán suspender el servicio, sea por actos de la propia autoridad concedente relacionados directamente con la concesión, por medidas legislativas o reglamentarias o por acontecimientos externos o anormales ajenos a la propia autoridad y a los concesionarios, que no sean causas de fuerza mayor o caso fortuito.

SECCION QUINTA DE LAS CAUSAS DE EXTINCION DE LAS CONCESIONES

Artículo 49.- Son causas de extinción de las concesiones:

I.- Expiración del plazo o de la prórroga que se

hubiere otorgado a la concesión;

II.- Caducidad;

III.- Revocación;

IV.- Renuncia del titular de la concesión;

V.- Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;

VI.- Quiebra;

VII.- Liquidación;

VIII.- Muerte del titular de la concesión; y

IX.- Las demás contenidas en otros ordenamientos jurídicos aplicables y en el título de concesión.

Artículo 50.- Son causas de caducidad de las concesiones:

I.- No iniciar la prestación del servicio dentro del plazo señalado para tal efecto por la concesión, salvo caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario; y

II.- Suspender la prestación del servicio por causas imputables al concesionario durante un plazo mayor de treinta días.

Artículo 51.- La caducidad será declarada administrativamente conforme al procedimiento que se señala en el artículo 53 de esta ley.

Artículo 52.- Son causas de revocación:

I.- Ceder, hipotecar, enajenar, o de cualquier manera gravar la concesión, o alguno de los derechos en ella establecidos, o bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización por escrito de la Secretaría;

II.- Modificar o alterar las tarifas, horarios, itinerarios, rutas, recorridos y demás condiciones de prestación del servicio, sin la previa autorización de la Secretaría;

III.- Dejar de prestar sin causa justificada en los términos de esta ley, el servicio a cualquier usuario que lo solicite;

IV.- Si la garantía otorgada por el concesionario, en los casos en que así lo haya exigido la autoridad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, deje de ser satisfactoria;

V.- No acatar las disposiciones de la Secretaría relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones y modalidades impuestas por la Secretaría conforme a esta ley y su reglamento para la prestación del Servicio Público de Transporte;

VI.- Incumplimiento de las obligaciones administrativas, técnicas, de operación y de financiamiento en la prestación del servicio;

VII.- No cubrir los derechos por refrendos anuales de vigencia de la concesión así como los correspondientes conforme a la ley de la materia;

VIII.- No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

IX.- Si los vehículos o las personas destinados directamente a la prestación del servicio, no cumplen con las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables; e

X.- Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley, sus reglamentos y en el título de concesión.

Artículo 53.- La extinción de una concesión por cualquiera de las causas de caducidad o de revocación que se enumeran en los artículos 50 y 52 de esta ley, será declarada administrativamente por el Jefe del Distrito Federal, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad o revocación, en su caso, en que haya incurrido y le señalará un plazo de 15 días para que presente pruebas y defensas.

Presentadas las pruebas y defensas, la Secretaría acordará dentro de los tres días hábiles siguientes sobre la admisión de las mismas, señalando día y hora para la celebración de la audiencia de desahogo de pruebas y alegatos, misma que deberá verificarse dentro de los siete días hábiles siguientes.

tes a que se notifique la admisión de las pruebas.

La audiencia tendrá por objeto el desahogo de las pruebas ofrecidas, así como la recepción de los alegatos que formulen los interesados por sí o por medio de sus representantes. Concluida la audiencia, comparezcan o no los interesados, la autoridad emitirá la resolución debidamente fundada y motivada dentro del plazo de diez días hábiles.

En el caso de que se declare caduca o revocada la concesión en los términos de este artículo, o bien cuando haya expirado el plazo de la misma, el concesionario no tendrá derecho a ninguna compensación o indemnización por tales motivos.

Artículo 54.- Las concesiones pueden revocarse unilateral y anticipadamente por el Jefe del Distrito Federal por razones de interés público, sin que exista motivo de caducidad o revocación, debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario, así como en una distintiva valorización de las mismas circunstancias de hecho que den origen al acto, o del interés público que se afecta. En consecuencia, el acto de revocación debe estar debidamente fundado y motivado, no debiendo ser intempestivo ni arbitrario y debe darse en todos los casos un plazo prudente a los concesionarios para el cumplimiento del acto de revocación.

Dictada la revocación por la autoridad competente, ésta debe ser notificada personalmente al concesionario. Practicada la notificación, la autoridad asumirá en forma directa la prestación del servicio público y pagará al concesionario la indemnización que le corresponda.

En la declaratoria de revocación se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, misma que será fijada por peritos, pero en ningún caso podrá tomarse como base para la indemnización el valor intrínseco de los bienes concesionados.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo. Si no estuviere conforme, el importe de la indemnización se determinará por el Tribunal de lo Cont-

cioso Administrativo del Distrito Federal, a petición del interesado quien deberá formularla dentro del plazo de 15 días, contados a partir de la fecha en que se le notifique la resolución que determine el monto de la indemnización.

La autoridad otorgará un plazo prudente al concesionario para el cumplimiento del acto de revocación.

CAPITULO IX DE LOS PERMISOS

Artículo 55.- Se requiere permiso, en los siguientes casos:

- I.- El transporte escolar;
- II.- El transporte de personal;
- III.- El transporte de carga de bienes, propiedad de los particulares;
- IV.- El transporte de emergencia, paquetería y valores; y
- V.- En general a los servicios auxiliares del servicio público de transporte.

Artículo 56.- Las personas físicas o morales interesadas podrán obtener permiso; en los supuestos de las fracciones I, II y IV del artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- I.- Presentar solicitud por escrito a la Secretaría;
- II.- Acreditar su personalidad y, en el caso de las personas morales, su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables;
- III.- Indicar en su solicitud el número de vehículos, clase y tipo que se utilizarán para la prestación del servicio;
- IV.- Acreditar que han pasado revista a sus unidades en los términos de los ordenamientos legales aplicables;
- V.- Proporcionar relación de las personas que operarán las unidades, e igualmente acreditar que cuentan con la licencia de manejo en la categoría que les corresponda en los términos de las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables;

VI.- Indicar el lugar de encierro de las unidades, así como el taller o talleres, sean propiedad o no del solicitante, en donde se harán las reparaciones de los vehículos;

VII.- Presentar el horario y recorrido de cada una de las unidades;

VIII.- Pagar los derechos correspondientes; y

IX.- Los demás que establezcan las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, así como en el título del permiso correspondiente.

En el supuesto de la fracción III del artículo anterior y siempre y cuando se refiera a actividades comerciales, deberán cumplir con todos los requisitos indicados en el mismo, en el caso de que el transporte de carga sea ocasional de los particulares, sólo deberá cubrir el requisito de la fracción I de este artículo.

En el caso del supuesto previsto en la fracción V del artículo 55, deberá de cumplirse además de lo señalado en las fracciones I, II, VIII y IX, con la presentación ante la Secretaría de los estudios técnicos de factibilidad y operación.

Artículo 57.- Presentada la solicitud acompañada con los documentos señalados en el artículo anterior, la autoridad en un plazo no mayor de quince días hábiles contados a partir de la fecha de presentación de la misma, y siempre y cuando el expediente se encuentre totalmente integrado, resolverá en definitiva si se otorga o no el permiso correspondiente, sin perjuicio de que en el permiso se indiquen las modalidades que deba tener la transportación y su recorrido, al igual que el horario respectivo. En caso de que dentro del plazo señalado la autoridad no emita la resolución correspondiente, se entenderá como otorgado el permiso.

Artículo 58.- El plazo de duración del permiso, será hasta de 10 años prorrogable, dependiendo de la inversión realizada y su amortización, a cuyo efecto, el permisionario treinta días antes de la expiración de la vigencia del permiso, presentará solicitud de prórroga acreditando que las condiciones que existían, cuando se le otorgó el permiso, subsisten a la fecha de presentación de la prórroga, aplicándose en lo conducente lo establecido en el artículo anterior.

Artículo 59.- Se consideran causas de extinción de los permisos las enumeradas en las fracciones II, III, IV, VI a la IX del artículo 49 de esta ley.

Artículo 60.- Será causa de revocación de los permisos, el dejar de cumplir con alguno de los requisitos mencionados en el artículo 52, cualquier otra disposición de esta ley, su reglamento o demás ordenamientos legales aplicables.

CAPITULO X DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

Artículo 61.- La Secretaría otorgará a personas físicas las licencias y documentación que se requiera para conducir vehículos de transporte público y particular en cualquiera de sus modalidades, de conformidad con lo establecido en el reglamento de la materia.

Artículo 62.- Son causas de extinción de las licencias:

- I.- Cancelación;
- II.- Revocación; y
- III.- Las que se prevén en las disposiciones reglamentarias aplicables.

CAPITULO XI DE LAS VIALIDADES Y EL TRANSITO

Artículo 63.- La vialidad y el tránsito en el Distrito Federal se sujetarán a lo previsto en esta ley y sus reglamentos así como a la normatividad y medidas que se establezcan respecto de:

- I.- Políticas de vialidad y tránsito para personas y vehículos;
- II.- Las limitaciones y restricciones que se establezcan para el tránsito de vehículos en la vía pública, con objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de personas y el orden público;
- III.- El registro de vehículos y la expedición de los documentos de identificación de los mismos así como la vigencia y supervisión a fin de que reúnan las condiciones y equipo que el reglamento establezca;
- IV.- La verificación que realicen los centros autorizados sobre emisión de contaminantes a vehícu-

los automotores;

V.- La suspensión o cancelación por determinación judicial de licencias o permisos para conducir vehículos;

VI.- La determinación de lineamientos para permitir el estacionamiento de vehículos en la vía pública y fuera de ella, de acuerdo con el uso de suelo autorizado, y las disposiciones aplicables en materia de construcción, así como las medidas de auxilio y emergencia que adopten en relación con el tránsito de vehículos o peatones, que se requieran en situaciones de fuerza mayor, caso fortuito, accidentes o alteración del orden público;

VII.- El retiro de la vía pública de los vehículos u objetos que, indebidamente obstaculicen o pongan en peligro el tránsito de personas o vehículos;

VIII.- Las disposiciones que en materia de educación vial y capacitación se expidan y apliquen en el reglamento correspondiente; y

IX.- El diseño y aplicación de medidas para estimular otros medios de transporte que utilicen tecnología alternativa complementaria a los vehículos automotores.

Artículo 64.- Se entiende por vía pública, el espacio utilizado predominantemente para el libre tránsito de peatones y vehículos, y en general todos los inmuebles de uso común que por disposición de la autoridad o por razón del servicio estén destinados a la circulación de personas o vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos y cuyo uso será normado por las disposiciones legales aplicables.

Artículo 65.- Las vías públicas se clasifican en:

I.- Red vial metropolitana;

II.- Vías primarias;

- a) vías de acceso controlado; y
- b) arterias principales.

III.- Vías secundarias;

IV.- Ciclistas;

V.- Areas de transferencia; y

VI.- Vías especiales para peatones.

Artículo 66.- La Secretaría deberá promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos la construcción de ciclistas.

Artículo 67.- La señalización vial en el Distrito Federal se ajustará al manual de dispositivos para el control del tránsito aprobado por la Secretaría.

Artículo 68.- El equipamiento de las vialidades que por su naturaleza requiera ser instalado no deberá interferir con el tránsito seguro de los peatones.

Artículo 69.- La Secretaría establecerá las polífticas y mecanismos que eviten las actividades que en la vía pública interfieran con el tránsito seguro de los peatones y los vehículos.

CAPITULO XII DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Artículo 70.- La Secretaría establecerá de acuerdo al Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomentar el desarrollo de los estacionamientos públicos, ya sea mediante su construcción o adecuación, favoreciendo su ubicación en zonas cercanas a paraderos o terminales del transporte público de pasajeros, de tal forma que se promueva el uso racional del automóvil particular.

Artículo 71.- La Secretaría establecerá, de acuerdo con el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, los mecanismos necesarios para fomentar la construcción de estacionamientos para bicicletas, favoreciendo su ubicación en áreas inmediatas a los paraderos o terminales del transporte público de pasajeros.

Artículo 72.- La Secretaría realizará los estudios técnicos sobre la localización, normas y tarifas que deberán aplicarse para la ubicación, construcción y funcionamiento de los estacionamientos públicos de acuerdo con el reglamento correspondiente.

Artículo 73.- Cuando la capacidad vial sea insuficiente, la Secretaría podrá establecer mecanismos para el control del estacionamiento en la vía pública, los que serán regulados en el reglamento respectivo.

**CAPITULO XIII
DE LAS TARIFAS**

Artículo 74.- Las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del Servicio Público de Transporte de pasajeros o de carga, serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal.

Artículo 75.- Para modificar las tarifas del Servicio Público de Transporte y sus Servicios Auxiliares, deberán tomarse en cuenta los estudios técnicos de la Secretaría y el concesionario en los que se evalúen entre otros aspectos; el tipo de servicio, el salario mínimo vigente, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de gobierno del vehículo, el Índice Nacional de Precios al Consumidor, y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio. Para el cálculo tarifario, se utilizará el procedimiento determinado en el reglamento respectivo.

Artículo 76.- Las tarifas autorizadas se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y, además, los prestadores del servicio deberán exhibirlas permanentemente en lugares visibles en sus establecimientos y vehículos.

La Secretaría, podrá en cualquier tiempo, decidir que las tarifas se cobren a base de aparatos de medir, sea por distancia o por tiempo, o contador de pasajeros o combinadas. Dichos aparatos deberán ser verificados y aprobados por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, de acuerdo con la Ley de Normalización y Metrología, y realizará los ajustes a los mismos, de acuerdo con los cambios en las tarifas aprobadas por la autoridad. Asimismo, la Secretaría, normará el diseño y los datos que deban contener el boleto o documento que se entregue al usuario por el pago de la tarifa correspondiente.

Artículo 77.- La Secretaría está facultada a revisar las tarifas autorizadas, en función a lo establecido en el artículo 75 de esta ley o en su caso, de acuerdo al título de concesión respectivo.

Artículo 78.- El Jefe del Distrito Federal podrá autorizar tarifas especiales en los siguientes casos tratándose de:

I.- Jubilados, personas de la tercera edad, personas con discapacidad y policías uniformados;

II.- Cuando se suspenda el servicio de transporte por causa de fuerza mayor o caso fortuito y se requiera que lo presten otras personas; y

III.- Los que se establezcan en otros ordenamientos.

**CAPITULO XIV
DE LA INSPECCION Y VIGILANCIA**

Artículo 79.- La Secretaría tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del Servicio Público de Transporte de pasajeros y de carga y del transporte particular, con el propósito de garantizar el cumplimiento de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales. Para tal efecto, la Secretaría podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que le permitan conocer la forma de operar las concesiones y permisos que han recibido. Asimismo, la Secretaría podrá verificar que la prestación del Servicio de Transporte Público y el funcionamiento del transporte particular, cumpla con las disposiciones relacionadas con el título de la concesión, permiso o licencias correspondiente, verificando los aspectos de seguridad en materia de tránsito.

Artículo 80.- La Secretaría para comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, podrá llevar a cabo visitas de inspección, mismas que serán ordinarias y extraordinarias; las primeras, se efectuarán previo aviso en días y horas hábiles, y las segundas en cualquier tiempo dentro del horario de servicio autorizado.

Artículo 81.- Los inspectores, para practicar visitas o verificación de vehículos en operación, deberán estar provistos de orden escrita con firma autógrafa expedida por la autoridad competente, en la que deberá precisarse el lugar o zona en que ha de llevarse a cabo la inspección objeto de la visita, el alcance que deba tener y las disposiciones legales que lo fundamenten.

Artículo 82.- Los concesionarios, permisionarios, responsables, encargados u ocupantes de establecimientos objeto de la inspección estarán obligados a permitir el acceso y dar facilidades e informes a los inspectores para el desarrollo de su labor.

Artículo 83.- Al iniciar la visita, el inspector deberá exhibir credencial vigente con fotografía, expedida por la autoridad competente que lo acredite para desempeñar dicha función, así como la orden expresa a la que se refiere el artículo 81 de esta ley, de la que deberá dejar copia al concesionario, permisionario, responsable, encargado, u ocupante del establecimiento.

Artículo 84.- De toda visita de inspección se levantará acta circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona con quien se hubiere entendido la diligencia o por quien la practique si aquélla se hubiere negado a proponerlos.

De toda acta se dejará copia a la persona con quien se entendió la diligencia, aunque se hubiera negado a firmar, lo que no afectará la validez de la diligencia ni del documento de que se trate, siempre y cuando el inspector haga constar tal circunstancia en la propia acta.

Artículo 85.- En las actas se hará constar:

- I.- Nombre, denominación o razón social del visitado;
- II.- Hora, día, mes y año en que se inicie y concluya la diligencia;
- III.- Calle, número, población o colonia, teléfono u otra forma de comunicación disponible, delegación y código postal en que se encuentre ubicado el lugar en donde se practique la visita;
- IV.- Número y fecha del oficio de comisión que la motivó;
- V.- Nombre y cargo de la persona con quien se entendió la diligencia;
- VI.- Nombre y domicilio de las personas que fungieron como testigos;
- VII.- Datos relativos a la actuación;
- VIII.- Declaración del visitado, si quisiera hacerla; y
- IX.- Nombre y firma de quienes intervinieron en la diligencia incluyendo los de quién o quiénes la hubieren llevado a cabo. Si se negaren a firmar el

visitado o su representante legal, ello no afectará la validez del acta, debiendo el inspector asentar la razón relativa.

Artículo 86.- Los visitados a quienes se haya levantado acta de inspección podrán formular observaciones en el acto de la diligencia y ofrecer pruebas en relación a los hechos contenidos en ella, o bien, por escrito, hacer uso de tal derecho dentro del término de los cinco días siguientes a la fecha en que se hubiere levantado.

Artículo 87.- La Secretaría podrá, de conformidad con las disposiciones aplicables, verificar bienes, documentos y vehículos de transporte con el objeto de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, para lo cual se deberán cumplir, en lo conducente, las formalidades previstas para las visitas de verificación.

Artículo 88.- La inspección, supervisión y vigilancia en tramos de vías federales que se encuentren dentro del territorio del Distrito Federal, queda sujeta a los términos en los convenios respectivos.

CAPITULO XV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 89.- Independientemente de la declaración de caducidad o revocación de las concesiones o permisos, en los casos en que tales medidas fueren procedentes así como en lo relativo a los usuarios y peatones, la Secretaría está facultada para imponer sanciones en la inteligencia de que el monto de las multas se fijará entre las cantidades mínima y máxima que resulten de multiplicar los mismos factores que aparecen en cada una de las fracciones de este artículo, por el importe del salario mínimo general vigente en el Distrito Federal en la fecha en que se cometa la infracción.

I.- El prestar el Servicio Público de Transporte de pasajeros individual, colectivo o masivo, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, se sancionará con multa de 80 a 100 días de salario mínimo vigente en esta zona. Tratándose de transporte colectivo y masivo, esta sanción se aplicará por cada unidad que se encuentre en los supuestos mencionados;

II.- Cuando en la prestación del Servicio Público del Transporte individual, colectivo y masivo se cobren en casos debidamente comprobados por

cualquier medio de prueba, tarifas distintas a las autorizadas por la Secretaría, se sancionará con multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente a los concesionarios o permisionarios propietarios de la unidad, los que se entienden para este efecto, como responsables solidarios de los actos de sus empleados;

III.- Modificar o alterar los concesionarios los itinerarios, horarios, rutas o cualquier otra transgresión a las condiciones de prestación del servicio en los términos de esta ley, del título de concesión o de las disposiciones dictadas por la Secretaría, se sancionará con multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente, siendo igualmente responsables solidarios los concesionarios o permisionarios por los actos de sus empleados o trabajadores;

IV.- El negarse a prestar el servicio al usuario sin causa justificada, así como los actos de maltrato, para con el público, se sancionará con multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente a los concesionarios o permisionarios de la unidad en que se haya cometido dicha falta, comprobados por cualquier medio de pruebas, con la responsabilidad solidaria de los titulares de la concesión o permiso;

V.- En los casos en que los vehículos transporten materiales, sustancias, residuos tóxicos o peligrosos y no cuenten con los permisos correspondientes ni cumplan con las normas oficiales emitidas al respecto, se les aplicará una multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente en la zona, con independencia de que proceda la retención del vehículo hasta entre tanto no cumplan con las normas establecidas;

VI.- Por transportar carga en vehículos de cualquier tipo, sin contar con la concesión o permiso respectivo, se impondrá multa de 80 a 100 días de salario mínimo vigente;

VII.- En el caso en que los vehículos concesionados o permisionados sean conducidos por personas que carezcan de licencia para conducir, se retirarán de inmediato de la circulación y se sancionará a los propietarios de los mismos, como responsables solidarios, con multa de 40 a 50 días de salario mínimo vigente;

VIII.- Cuando los operadores de las unidades de

Servicio Público de Pasajeros bajo concesión o permiso, conduzcan la unidad bajo los influjos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se impondrá multa de 40 a 50 días de salario mínimo vigente, sin perjuicio de la detención del vehículo y la responsabilidad en que se pudiera incurrir, siendo igualmente solidario el concesionario o permisionario por los actos del personal a su servicio;

IX.- Cuando las unidades de transporte público concesionado o permisionado, no respeten el derecho establecido para el paso de peatones en la vía de circulación o invadan los accesos peatonales establecidos, se impondrá multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente, siendo responsables solidarios los concesionarios o permisionarios de la unidad que haya cometido la infracción; y

X.- Cualquier otra violación a la presente ley, a las condiciones establecidas en el título de concesión, permisos y a las demás disposiciones y acuerdos de la Secretaría y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de 20 a 30 días de salario mínimo vigente, con la responsabilidad solidaria de los titulares de la concesión o permiso.

Artículo 90.- En los casos de reincidencia por parte del infractor y que la sanción sea multa, se aplicará el doble del monto inicial, sin perjuicio de que la Secretaría pueda revocar la concesión o permiso en el caso del servicio público.

Para efectos de esta ley se entiende por reincidencia cuando se cometa la misma infracción dos o más veces en un período no mayor de seis meses.

Artículo 91.- Para todo lo relativo a la aplicación de esta ley, incluyendo el procedimiento para la imposición de sanciones e impugnación de las resoluciones dictadas por la autoridad competente, se estará a lo dispuesto por la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Para mayor difusión también se deberá publicar en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se abroga la Ley que fija las Bases a que habrá de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de marzo de mil novecientos cuarenta y dos.

TERCERO.- En tanto se expiden los reglamentos de la presente Ley, se seguirá aplicando en todo lo que no se oponga a la misma el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de pasajeros en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el catorce de abril de mil novecientos cuarenta y dos, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y el Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal.

CUARTO.- Se derogan todas aquéllas disposiciones y acuerdos que contengan disposiciones contrarias a esta Ley.

QUINTO.- Se concede un plazo de trescientos sesenta días contados a partir de la fecha en que entre en vigor esta Ley para que los actuales concesionarios y permisionarios se ajusten a las disposiciones contenidas en la misma.

SEXTO.- Los reglamentos de la presente Ley, deberán expedirse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la fecha en que ésta entre en vigor.

SEPTIMO.- La Administración Pública del Distrito Federal, continuará prestando el Servicio Público de Transporte de pasajeros, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en la presente Ley, otorgue concesiones a terceras personas.

OCTAVO.- Las menciones y facultades que esta Ley le señala al Jefe del Distrito Federal, se entenderán referidas y otorgadas al Jefe del Departamento del Distrito Federal, hasta antes del mes de diciembre de mil novecientos noventa y siete, de conformidad con lo que establece el Artículo Quinto Transitorio del Decreto por el que se reforman diversas disposiciones constitucionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veinticinco de octubre de mil novecientos noventa y tres.

RECINTO DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, a

los dieciséis días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y cinco.

EL C. PRESIDENTE.- Señores Representantes:

Por ser esta la última Sesión a cargo de esta Presidencia y de esta Mesa Directiva, quisiera agradecer muy cordialmente en nombre mío y del resto de los integrantes de la Mesa, su atención, apoyo y comprensión para el desarrollo de las Sesiones de este mes.

Muchas gracias.

Anunciamos que los puntos restantes del Orden del Día, han sido dados de baja.

Continúe la Secretaría con el desarrollo.

EL C. SECRETARIO.- Esta Secretaría también les quiere agradecer su ayuda para corregir los errores. El agradecimiento es para todas las fracciones, por supuesto.

Señor Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a dar lectura al Orden del Día de la próxima Sesión.

Primero Periodo Ordinario. Segundo año de Ejercicio. 19 Sesión Ordinaria. 22 de noviembre de 1995.

Orden del Día

1. Lectura y aprobación en su caso del acta de la Sesión anterior.
2. Iniciativa de Ley que reforma y adiciona diversos artículos del Código Civil y Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal, en materia de adopción plena, que presenta el Representante Francisco Dufour Sánchez, del Partido Acción Nacional.
3. Discusión y en su caso aprobación del dictamen con proyecto de ley de procedimiento administrativo para el Distrito Federal, que presenta la Comisión de Administración Pública Local.
4. Intervención del Partido de la Revolución Democrática, sobre la crisis financiera nacional.

5. Punto de acuerdo que presenta el Partido de la Revolución Democrática, para un aumento del presupuesto de FOHNAPO para 1996.

6. Efemérides con motivo del Octogésimo Quinto Aniversario de la Revolución Mexicana.

7. Comentarios del Partido de la Revolución Democrática sobre la calificación de las elecciones de Consejeros Ciudadanos efectuadas el pasado 12 de noviembre en curso, en el Distrito Federal.

Los demás asuntos con los que de cuenta la Secretaría.

Es cuanto, señor Presidente.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, señor Secretario.

Se levanta la Sesión, y se cita para la que tendrá lugar el próximo día miércoles 22 de noviembre de los corrientes, a las 11:00 horas.

(Se levantó la Sesión a las 23:35 horas).

Directorio
DIARIO DE LOS DEBATES
De la Asamblea de Representantes
del Distrito Federal
Primera Legislatura

Enrique Hidalgo Lozano
Oficial Mayor
Donceles y Allende
México, D. F.