



# DIARIO DE LOS DEBATES

DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL

SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS TERCER AÑO DE EJERCICIO

AÑO III

México, D.F., 14 de abril de 1997.

No. 9

**PRESIDENTE**

**C. REPRESENTANTE ERIC MORENO MEJIA**

## SUMARIO

LISTA DE ASISTENCIA	Página	2
DECLARACION DEL QUORUM	Página	2
LECTURA Y, EN SU CASO APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.	Página	2
ELECCION DE LA MESA DIRECTIVA QUE COORDINARA EL SEGUNDO MES DE SESIONES	Página	4
TOMA DE PROTESTA DE LOS CC. MANUEL ROJAS CASTILLO, JOSE ANTONIO ARZATE FLORES Y ALEJANDRO CABRERA SANDOVAL COMO INTEGRANTES DE ESA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL	Página	5
PRESENTACION DE LA INICIATIVA DE REFORMAS AL REGLAMENTO PARA EL GOBIERNO INTERIOR DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTE DEL DISTRITO FEDERAL	Página	7
DISCUSION Y EN SU CASO APROBACION DEL DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO DE REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL QUE PRESENTA LA COMISION DE VIALIDAD Y TRANSITO URBANOS	Página	8
DISCUSION Y EN SU CASO APROBACION DEL DICTAMEN DE LA COMISION DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS Y PRACTICAS PARLAMENTARIAS CON PROYECTO DE REGLAS PARA LA CELEBRACION DE LA SESION SOLEMNE EN LA QUE PARTICIPA EL SEÑOR II KWON MOON, PRESIDENTE DEL CONSEJO METROPOLITANO DE SEUL COREA	Página	8
INTERVENCION DEL REPRESENTANTE HECTOR GONZALEZ REZA DEL PARTIDO ACCION NACIONAL, PARA ABORDAR TEMAS ECOLOGICOS	Página	36
EFEMERIDES SOBRE EL ANIVERSARIO LUCTUOSO DEL GENERAL EMILIANO ZAPATA EL 10 DE ABRIL PASADO	Página	38

(A las 13:15 horas)

**EL C. PRESIDENTE ERIC MORENO MEJIA.-** Proceda la Secretaría a pasar lista de asistencia a los ciudadanos y ciudadanas Representantes.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** Se va a proceder a pasar lista de asistencia a los ciudadanos Representantes.

(Se procedió a pasar lista de asistencia)

**EL C. SECRETARIO.-** Señor Presidente hay una asistencia de 47 Ciudadanos Representantes. Hay quórum.

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

Sírvase la Secretaría dar lectura al Orden del Día.

**EL C. SECRETARIO FILIBERTO PANIAGUA.-** Asamblea de Representantes del Distrito Federal. Primera Legislatura.

Segundo Periodo Ordinario. Tercer Año de Ejercicio. Octava Sesión. 14 de abril de 1997.

Orden del Día.

1. Lectura y en su caso aprobación del Acta de la Sesión anterior.
2. Elección de la Mesa Directiva que coordinará el Segundo Mes de Sesiones.
3. Presentación de la Iniciativa de Reformas al Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.
4. Discusión y en su caso aprobación del Dictamen con proyecto de Decreto de Reformas a la Ley de Transporte del Distrito Federal, que presenta la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos.
5. Discusión y en su caso aprobación del Dictamen de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias con proyectos de reglas para la celebración de la Sesión Solemne en la que participará el señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl, Corea.
6. Intervención del Representante Héctor González Reza, del Partido Acción Nacional, para abordar temas ecológicos.
7. Intervención del Representante Javier Salido Torres, del Partido Acción Nacional, en relación con la vivienda.
8. Efemérides sobre el Aniversario Luctuoso del General Emiliano Zapata, el 10 de abril pasado.

9. Toma de protesta de los CC. Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval, como integrantes de esta Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

10. Acuerdo de la Comisión de Gobierno para la integración de diversos Representantes a las Comisiones y Comités de la Asamblea de Representantes, que se mencionan.

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Proceda la Secretaría a dar cuenta a la Asamblea con el Acta de la Sesión anterior.

**EL C. SECRETARIO.-** Señor Presidente, 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 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 si se aprueba.

Los que estén por la afirmativa sirvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Aprobada el Acta, señor Presidente.

**ACTA DE LA SEPTIMA SESION ORDINARIA DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL, PRIMERA LEGISLATURA, CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS DEL TERCER AÑO DE EJERCICIO, CELEBRADA EL DIA NUEVE DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE.**

**PRESIDENCIA DEL REPRESENTANTE ERIC MORENO MEJIA**

*En la Ciudad de México, a las trece horas del día nueve de abril de mil novecientos noventa y siete, la presidencia declara abierta la sesión una vez que la secretaría manifiesta una asistencia de cuarenta y nueve 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, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 del Reglamento para el Gobierno Interior, se aprueba en sus términos.*

*Se procede al desahogo del Orden del Día.*

*La presidencia manifiesta haber recibido una solicitud del Representante José Antonio González Fernández, en los términos del artículo 42 fracción XIII del Estatuto de Gobierno del D.F., 10 fracción XII y 24 de la Ley Orgánica de la Asamblea, a fin de obtener la licencia correspondiente para estar en posibilidad de asumir el cargo de Director General del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.*

*Considerándose en los términos del artículo 57 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, como de urgente y obvia resolución, se somete a discusión y sin que motive debate se aprueba.*

*La presidencia declara: La Asamblea de Representantes del Distrito Federal, otorga licencia por tiempo indefinido al ciudadano Representante José Antonio González Fernández. Llámese al Representante suplente.*

*Encontrándose a las puertas del recinto, el C. Salvador Muñúzuri Hernández, Representante Suplente del Ciudadano José Antonio González Fernández, se designa una comisión para acompañarle al interior del mismo, a fin de que rinda su protesta de ley, la cual le es tomada por el Presidente de la Mesa Directiva.*

*Para presentar una propuesta de Iniciativa de Reformas a la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, hace uso de la palabra el Representante Amado Treviño Abatte, del Partido Revolucionario Institucional. Se turna para su análisis y dictamen a la Comisión de Administración Pública Local.*

#### **PRESIDENCIA DE LA REPRESENTANTE**

#### **MARGARITA ZAVALA GOMEZ DEL CAMPO**

*Para referirse al fallecimiento del Senador Heberto Castillo Martínez, hace uso de la tribuna la Representante Estrella Vázquez Osorno, del Partido de la Revolución Democrática. Para el mismo efecto, hacen uso de la palabra los Representantes Francisco José Paoli Bolio, del Partido Acción Nacional; Eric Moreno Mejía, del Partido Revolucionario Institucional.*

*Para hechos, también hace uso de la palabra el Representante Gonzalo Rojas Arreola, del Partido de la Revolución Democrática, quien presenta un punto de acuerdo a fin de que los restos del Ingeniero Heberto Castillo Martínez, descansen en la Rotonda de los Hombres Ilustres. Se turna a la Comisión de Gobierno.*

*El siguiente punto del Orden del Día, es una propuesta de la Comisión de Gobierno, para llevar a cabo una sesión solemne a fin de recibir al Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl, Corea del Norte.*

*Considerándose este asunto como de urgente y obvia resolución, se somete a discusión y sin que motive debate, se aprueba la propuesta, la cual es enviada a la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias, para dar cumplimiento a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 34 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea.*

*Para referirse al Día Mundial de la Salud, hace uso de la palabra el Representante Arturo Sáenz Ferral, del Partido Verde Ecologista de México.*

*A continuación, hace uso de la tribuna el Representante Pedro José Peñaloza, del Partido de la Revolución Democrática, para referirse a la reciente renuncia del Director de Reclusorios del Distrito Federal, y presentar un punto de acuerdo, para proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal, que para el nombramiento del nuevo Director de Reclusorios, se consulte a la barra de abogados y a esta Asamblea, dando respuesta a interpelaciones que le formula el Representante Rafael Luviano Delgado.*

*En virtud de que la propuesta de referencia no se considera como de urgente y obvia resolución, se turna a la Comisión de Gobierno.*

*Sobre el mismo tema, hace uso de la tribuna el Representante Víctor Orduña Muñoz, del Partido Acción Nacional, quien presenta una propuesta para que se lleve a cabo una Reforma Administrativa e Integral del Sistema Penitenciario en el Distrito Federal.*

*Considerándose esta propuesta, como de urgente y obvia resolución, sin que motive debate, se aprueba y la presidencia acuerda que se turne a la Comisión de Administración y Procuración de Justicia.*

*Hace uso de la palabra, para hechos, el Representante Pedro José Peñaloza, y para alusiones personales, el Representante Víctor Orduña Muñoz, quien solicita a la presidencia se rectifique el turno dado a su propuesta, para que sea turnada a la Comisión de Gobierno y no a la de Administración y Procuración de Justicia.*

*En tal virtud, se modifica el trámite dado a la propuesta del Representante Víctor Orduña Muñoz, aprobada por el Pleno, para que se turne a la Comisión de Gobierno y se comunique al Jefe del Departamento del Distrito Federal.*

*Nuevamente, hacen uso de la palabra, para hechos, el Representante Pedro José Peñaloza, y para alusiones personales, el Representante Víctor Orduña Muñoz. Una vez más, para alusiones personales, hacen uso de la tribuna los Representantes Pedro Peñaloza, quien responde a una interpelación del Representante Orduña Muñoz, el cual también hace uso de la palabra una vez*

más para alusiones personales, y para este mismo efecto, también de nueva cuenta, el Representante Peñaloza, quien solicita se repita la votación sobre su propuesta, porque la intervención del Representante Orduña Muñoz, modifica el sentido de su voto anterior.

Después de un intercambio de opiniones entre el Representante Peñaloza y la Presidencia, y con una moción de orden del Representante Salvador Muñúzuri, hace uso de la tribuna por enésima ocasión el Representante **Peñaloza**, quien vuelve a dar lectura a su propuesta para que se consulte a la Barra de Abogados y a la Asamblea Legislativa, sobre los posibles candidatos a ocupar la Dirección General de Reclusorios y Centros de Readaptación Social del Distrito Federal.

No considerándose, en esta segunda votación, como de urgente u obvia resolución la propuesta del Representante Peñaloza, se turna a la Comisión de Gobierno.

Para hechos, sobre este mismo asunto, hace uso de la palabra finalmente el Representante **Miguel Angel Alanís Tapia, del Partido Revolucionario Institucional.**

Para formular comentarios en materia educativa, hace uso de la palabra el Representante **Iván García Solís, del Partido de la Revolución Democrática**, quien presenta un punto de acuerdo, a fin de que la Asamblea acuerde dirigirse a la Comisión Metropolitana de Instituciones de Educación Media Superior, con el objeto de solicitar se proporcione a la Comisión de Educación y Cultura de esta Asamblea, la información que le permita estar en condiciones de hacer seguimiento al proceso del examen único de ingreso al bachillerato que se realizará el 22 de junio del presente año.

Considerándose como de urgente y obvia resolución, se somete a discusión y sin que motive debate, se aprueba.

La presidencia informa que: recibió el día de ayer, las solicitudes de licencia para separarse de sus cargos de los CC. Representantes Fernando Castro Ramírez, Hugo Roberto Castro Aranda y Javier Garduño Pérez, las cuales fueron turnadas de inmediato a la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias para su análisis y dictamen.

A solicitud de la Comisión de referencia, la secretaria consulta a la Asamblea, si es de dispensarse el trámite a que se refiere el artículo 42 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea, con el fin de dar lectura y someter a discusión y aprobación en su caso, de inmediato, los dictámenes de referencia.

Una vez que el pleno dispensa el trámite del artículo 42 del Reglamento Interior, la secretaria, procede a dar lectura al dictamen por el que se concede licencia del C. Rep. Fernando Felipe Castro Ramírez para separarse de su cargo.

Puesto a discusión el dictamen, para hablar en contra del mismo, hace uso de la palabra el Representante **Iván García Solís, del Partido de la Revolución Democrática**. Suficientemente discutido, se reserva el dictamen para su votación en conjunto.

#### **PRESIDENCIA DEL REPRESENTANTE CUAUHTEMOC GUTIERREZ DE LA TORRE**

Se da lectura al dictamen para el otorgamiento de la licencia del C. Representante. Hugo Roberto Castro Aranda y se somete a su discusión de inmediato. No habiendo quien haga uso de la palabra, se reserva para su votación en conjunto.

Enseguida se procede a dar lectura al dictamen para el otorgamiento de la licencia del C. Rep. Javier Garduño Pérez, sometiéndose a su discusión y no habiendo quien haga uso de la palabra, se procede a la votación de éste y de los dos dictámenes anteriores que fueron reservados por la presidencia, los cuales son aprobados por el Pleno.

La presidencia declara: En consecuencia, se concede licencia para separarse de sus cargos como Representantes Propietarios de este cuerpo colegiado, a los ciudadanos Fernando Castro Ramírez, Hugo Roberto Castro Aranda y Javier Garduño Pérez. Llámense a los suplentes para que rindan su protesta constitucional en la próxima sesión.

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

A las dieciséis horas con quince minutos, se levanta la sesión y se cita para la que tendrá lugar el próximo día catorce de abril a las once horas.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se va a proceder a la elección de la Mesa Directiva que habrá de coordinar los trabajos de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, I Legislatura, durante el segundo mes del segundo periodo de sesiones ordinarias de su tercer año de ejercicio.

Proceda la Oficialía Mayor a repartir las cédulas de votación.

Se solicita a la Secretaría pasar lista de asistencia, a fin de que las ciudadanas y ciudadanos Representantes depositen su voto en la urna que para tal efecto se encuentra en esta tribuna.

**(Se procedió a la elección de la Mesa Directiva)**

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** Señora Presidenta, el resultado de la votación es el siguiente:

Dos votos para la cédula de votación, para Presidente Pedro Peñaloza; Vicepresidente Luis Altamirano; Vicepresidente, Eduardo Morales; Vicepresidente, Germán Aguilar; Vicepresidente, Ignacio León Robles; Secretario Ricardo Bueyes; Secretario Silvia Pinal; Prosecretarios, Mario Valentín Pérez Ponce y Tayde González.

Un voto para la cédula de votación, para Presidente Pedro Peñaloza; Vicepresidente, Rafael Luviano; Vicepresidente, Víctor Orduña; Vicepresidente, Sáenz Ferral; Vicepresidente, Luis Velázquez.

Un voto para la cédula de votación, como Presidente, la Representante Esther Kolteniuk; Vicepresidentes, Luis Altamirano y Cuadros, Eduardo Morales Domínguez, Germán Aguilar Olvera, Ignacio León Robles; Secretarios, Ricardo Bueyes Oliva y Silvia Pinal; Prosecretarios, Mario Valentín y Tayde González Cuadros.

Otro voto para la cédula de votación, Pedro Peñaloza como Presidente; Vicepresidentes, Margarita Zavala, Miguel Angel Alanís, Julio Méndez Alemán y Luis Velázquez Jaacks; Secretarios, Cristina Alcayaga y Amado Treviño; Prosecretarios, Arturo Sáenz Ferral e Iván García Solís.

40 cédulas de votación para la Mesa Directiva como sigue:

Presidente: Representante Víctor Orduña Muñoz, Vicepresidentes: Representantes Luis Altamirano y Cuadros, Eduardo Morales Domínguez, Germán Aguilar Olvera e Ignacio León Robles Robles, Secretarios: Representantes Ricardo Bueyes Oliva y Silvia Pinal Hidalgo, Prosecretarios: Mario Valentín Pérez Ponce y Tayde González Cuadros.

**LA C. PRESIDENTA MARGARITA ZAVALA GOMEZ DEL CAMPO.-** 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 segundo mes del segundo periodo de sesiones ordinarias del tercer año de ejercicio queda integrada de la siguiente forma:

Presidente: Víctor Orduña Muñoz

Vicepresidente: Luis Altamirano y Cuadros.

Vicepresidente: Eduardo Morales Domínguez.

Vicepresidente: Germán Aguilar Olvera.

Vicepresidente: Ignacio León Robles Robles.

Secretario: Ricardo Bueyes Oliva.

Secretario: Silvia Pinal Hidalgo.

Prosecretario: Mario Valentín Pérez Ponce.

Prosecretario: Tayde González Cuadros.

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 H. Cámaras de Diputados y de Senadores.

En cumplimiento del acuerdo de la Comisión de Gobierno tomado el día 9 de abril de los corrientes, a fin de rendir la protesta constitucional correspondiente, se encuentran a las puertas de este recinto los ciudadanos Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval.

Se designan en comisión para acompañarles al interior del salón de sesiones, a los ciudadanos Representantes, Cristina Alcayaga, Tayde González Cuadros e Iván García Solís.

**(La comisión cumple con su cometido)**

**LA C. PRESIDENTA.-** Se suplica a los ciudadanos Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval pasar al frente de esta tribuna, y a todos los presentes ponerse de pie.

Ciudadanos Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval: ¿Protestáis guardar y hacer guardar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y las leyes que de ellos emanen y desempeñar leal y patrióticamente el cargo de Representante a la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Primera Legislatura, que el pueblo os ha conferido, mirando en todo por el bien y prosperidad del Distrito Federal?

**LOS CIUDADANOS MANUEL ROJAS CASTILLO, JOSE ANTONIO ARZATE FLORES Y ALEJANDRO CABRERA SANDOVAL.-** ¡Sí, protesto!

**LA C. PRESIDENTA.-** Si así no lo hicieris, la ciudadanía del Distrito Federal os lo demande.

Esta Presidencia da la más cordial bienvenida a los ciudadanos Representantes Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval y les solicita pasar a ocupar el lugar que les corresponde en este recinto.

Proceda la Secretaría a dar lectura a la propuesta de la Comisión de Gobierno para la integración de diversos Representantes a las comisiones de trabajo de este cuerpo colegiado.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-**

*ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL PRIMERA LEGISLATURA COMISIÓN DE GOBIERNO*

*ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO PARA LA INTEGRACIÓN DE DIVERSOS REPRESENTANTES A LAS COMISIONES Y COMITÉS DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES QUE SE MENCIONAN*

CONSIDERANDO

*I.- Que el artículo 50 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del D.F. faculta a la Comisión de Gobierno para proponer al Pleno la integración de las Comisiones de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.*

*II.- Que recibieron licencia para ausentarse de su cargo los Representantes José Antonio González Fernández, Fernando Castro Ramírez, Hugo Castro Aranda y Javier Garduño Pérez, por lo que se incorporan a este Cuerpo Legislativo sus respectivos suplentes.*

*III.- Que, como consecuencia de lo anterior, se hace necesaria la incorporación de los señores Representantes Salvador E. Muñúzuri Hernández, Manuel Rojas Castillo, José Antonio Arzate Flores y Alejandro Cabrera Sandoval a la diversas Comisiones y Comités.*

*IV.- Que es necesario cubrir las Presidencias vacantes de las Comisiones de Desarrollo Rural y de Presupuesto y Cuenta Pública.*

*Los integrantes de la Comisión de Gobierno sometemos al Pleno el siguiente*

ACUERDO

*Primero: El C. Representante Salvador E. Muñúzuri Hernández se incorpora a las Comisiones de Administración Pública Local, Administración y Procuración de Justicia, Educación y Cultura, Participación Ciudadana, Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias y Seguridad Pública y a las Comisiones Especiales de atención al homicidio del Magistrado con Licencia, Lic. Abraham Polo Uscanga y especial de atención al caso Ruta-100.*

*Segundo: El C. Representante Manuel Rojas Castillo se incorpora como miembro de las Comisiones de Administración Pública Local, Abasto y Distribución de*

*Alimentos, Seguridad Pública, Vialidad y Tránsito Urbanos y Especial de atención al homicidio del Magistrado con Licencia, Lic. Abraham Polo Uscanga; como Vicepresidente del Comité de Atención, Orientación y Quejas Ciudadanas, y como Secretario del Comité de Bibliotecas.*

*Tercero: El C. Representante Antonio Arzate Flores se incorpora como miembro de las Comisiones de Desarrollo Rural, Ciencia, Tecnología e Informática, Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica, Derechos Humanos, Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias y Uso y Aprovechamiento de Bienes y Servicios Públicos; como Secretario de la Comisión de Notariado, y como miembro de los Comités de Atención, Orientación y Quejas Ciudadanas y de Administración.*

*Cuarto: El C. Representante Alejandro Cabrera Sandoval se incorpora como miembro de las Comisiones de Hacienda, Vigilancia de la Contaduría Mayor del Distrito Federal, Fomento Económico, Administración Pública Local; como Secretario de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, y como miembro del Comité de Administración.*

*Quinto: - El C. Representante Eduardo Mondragón Manzanares se incorpora como Presidente de la Comisión de Desarrollo Rural.*

*Sexto: El C. Representante Rodolfo Samaniego López ocupará la Presidencia de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.*

*Recinto de la Asamblea de Representantes del D.F. a 14 de abril de 1997.*

*Firman los Representantes: Manuel Jiménez Guzmán, Gonzalo Altamirano Dimas, María Dolores Padierna Luna, Francisco González Gómez, Amado Treviño Abatte, Luis Velázquez Jaacks, Paloma Villaseñor Vargas y David Jiménez González*

**LA C. PRESIDENTA.-** Esta a discusión la propuesta de la Comisión de Gobierno.

Se abre el registro de oradores.

Oradores en contra.

Oradores en pro.

No habiendo quien haga uso de la palabra, proceda la Secretaría en votación económica a consultar a la Asamblea si la propuesta de la Comisión de Gobierno es de aprobarse.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** Por instrucciones de la Presidencia y en

votación económica, se consulta a la Asamblea si es de aprobarse la propuesta referida.

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

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

Aprobada la propuesta de la Comisión de Gobierno, señora Presidenta.

**LA C. PRESIDENTA.-** Se designa como Presidente de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública al Representante Rodolfo Samaniego López.

Se designa como Presidente de la Comisión de Desarrollo Rural al Representante Eduardo Mondragón Manzanares.

Comuníquese a las Comisiones respectivas las designaciones anteriores, así como la integración a las mismas de los Representantes que se señalan en la propuesta aprobada.

Para presentar una Iniciativa de Reformas al Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, se concede el uso de la palabra al Representante Francisco Dufour Sánchez.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** Muchas gracias, señora Presidenta.

*PROYECTO DE INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO PARA EL GOBIERNO INTERIOR DE LA ASAMBLEA DE REPRESENTANTES DEL DISTRITO FEDERAL.*

*La creación de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal en 1987, marca un avance significativo en la definición de cauces para la participación política de los habitantes del Distrito Federal. La reforma política de 1993 concedió a la Asamblea mayor relevancia al otorgarle algunas facultades legislativas, las que fueron incrementadas por la reforma constitucional de 1996, de manera tal que en el año 2000 la Asamblea de Representantes (Asamblea Legislativa) del Distrito Federal contará con facultades plenas que la convertirán en un congreso local.*

*La I Legislatura de la Asamblea de Representantes se instaló el 15 de noviembre de 1994 y el Comité de Asuntos Editoriales (CAE) de esta legislatura el 13 de diciembre del mismo año. Éste fue dotado por el pleno de nuevas facultades mediante las reformas hechas al Reglamento del Gobierno Interior de la ARDF el 17 de noviembre de 1994, durante el primer periodo de*

*sesiones de la I Legislatura, para hacer frente a su potestad legislativa.*

*Las facultades que adquirió el Comité de Asuntos Editoriales en virtud de la reforma privilegiaron la difusión, por lo que desde el acto de instalación del CAE, y para responder con eficacia a la importancia del primer órgano legislativo en la Ciudad de México, los integrantes del mismo coincidieron en crear un órgano informativo cuyo primer número comenzó a circular el 28 de febrero de 1995 bajo el nombre de Asamblea.*

*Dentro de las razones principales para crear el órgano informativo se expusieron la siguientes:*

*El Distrito Federal se encuentra inserto en un proceso de reforma política del Estado que busca un modelo de nación democrático y moderno y la información es pieza clave en las preocupaciones democráticas de cualquier país, más aún si ésta se centra en el cuerpo legislativo y representativo de la ciudad capital.*

*Recibir información que concierne a todos los ciudadanos, como la que genera la administración pública, entendida en un sentido amplio, es tema toral del derecho a ser informado, ya que la consolidación política de la sociedad se centra en su acceso a la información pública como garantía ciudadana y la opinión pública presupone información sobre los asuntos públicos como requisito para constituir la voluntad nacional.*

*El órgano electo no puede prescindir de un manejo abierto y fluido de información, bien sea para orientar la participación electoral ciudadana, para colaborar en la formación de la opinión pública y la voluntad nacional o para cumplir con eficiencia las tareas de control gubernamental encargadas a estos órganos.*

*La actividad de la opinión pública presupone información y este proceso sólo se da cuando los representados han podido apreciar los detalles de cada opción política.*

*A medida que el Poder Legislativo cobra mayor relevancia en el proceso político la temática de la información adquiere un interés protagónico.*

*En ocasiones la falta de información sobre el trabajo legislativo ha provocado que los ciudadanos desdeñen la importancia del Poder Legislativo, y*

*Que el carácter representativo de la Asamblea de Representantes es una transferencia irrevocable de un mandato que depende de la ciudadanía. Ello implica el derecho de cada ciudadano de ser informado sobre lo*

que en la Asamblea de Representantes (Asamblea Legislativa) se ventila, argumenta y decide.

Estas consideraciones y la necesaria contribución de cada legislatura para crear una memoria histórica del Poder Legislativo fueron la argumentación que creó el órgano de división Asamblea

El contenido de la publicación en cumplimiento de los acuerdos tomados por el Comité de Asuntos Editoriales se destinó, principalmente, a difundir el quehacer legislativo de la ARDF y la problemática ciudadana.

En la citada reunión del CAE que definió los lineamientos y el contenidos de la revista se resolvió que:

1) Los lineamientos que seguiría el director editorial respecto a la información producida por la ARDF eran: que la publicación no fuese utilizada en beneficio de fracción partidista alguna y daría voz a todos los partidos integrantes de la Primera Legislatura, independientemente de su tamaño.

2) El contenido de la publicación: daría a conocer las leyes, los dictámenes de las iniciativas aprobadas y sus exposiciones de motivos; publicaría las discusiones desarrolladas en el pleno y analizaría los temas polémicos surgidos durante los debates; detallaría el trabajo en las comisiones y los comités y daría a conocer a quienes los integran, informaría sobre la estadística interna: las horas de debate, las intervenciones en tribuna por asambleísta y por partido, el sentido del voto de cada asambleísta y los pronunciamientos y puntos de acuerdo presentados al pleno, independientemente de su aprobación.

3) Trataría la problemática **ciudadana** tanto a través de artículos realizados por expertos y por los mismos Representantes, como de reportajes elaborados por personal que contrataría el órgano de difusión.

La presente iniciativa busca recoger la experiencia del **órgano de difusión** y garantizar su supervivencia, con lineamientos que aseguren que el quehacer de la Asamblea de Representantes (Asamblea Legislativa) sea el contenido que de vida a la publicación.

Esta propuesta sostiene la conveniencia de encargar la función de editar el **órgano de difusión** a la Oficialía Mayor, para evitar que los vaivenes a que se sujeta la existencia y conformación de comisiones y comités cada trienio pongan en riesgo la supervivencia del órgano de difusión.

Para garantizar la pluralidad (objetividad) del mismo, la propuesta sostiene la conveniencia de que la facultad

de elegir al director editorial sea del Comité de Asuntos Editoriales.

Asimismo, se propone que el Consejo Editorial de Asamblea sean los integrantes del CAE, sin perjuicio de que personas ajenas al mismo pudieran también integrarlo.

Por lo anteriormente expuesto, los que suscriben

Por el Comité de Asuntos Editoriales:

Firman los Representantes: Francisco Dufour Sánchez, Presidente del CAE; Julio Méndez Alemán, Vicepresidente del CAE; Eduardo Morales Domínguez, Secretario del CAE; Cristina Alcayaga Nuñez, Integrante; Arturo Contreras Cuevas, Integrante; Filiberto Paniagua García, Integrante; Sergio Martínez Chavarría Galindo, Integrante; Fauzi Hamdan Amad y Arturo Sáenz Ferral.

**LA C. PRESIDENTA.-** Túrnese para su análisis y dictamen a la Comisión de Estudios Legislativos y prácticas parlamentarias.

El siguiente punto del orden del día es la discusión y aprobación, en su caso, del dictamen con proyecto de Decreto de Reformas a la Ley de Transportes del Distrito Federal, que presenta la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos.

En virtud de que dicho dictamen ha sido repartido a los ciudadanos Representantes, 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 somete a discusión de inmediato.

**EL C. PROSECRETARIO FILIBERTO PANIAGUA GARCIA.-** Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si es de dispensarse la lectura del dictamen de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos con proyecto de decreto de reformas a la Ley de Transportes del Distrito Federal. Los que estén porque se dispense, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Dispensada su lectura, señora Presidenta.

**LA C. PRESIDENTA.-** Está a discusión el dictamen en lo general. Se abre el registro de oradores. ¿Oradores en contra?

¿Oradores en pro...

**EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE (Desde la curul).-** Solicitamos respetuosamente a la Presidencia el uso de la palabra por parte de la Comisión para fundamentar el dictamen.

**LA C. PRESIDENTA.-** Tiene la palabra el Representante Valentín Pérez Ponce.

**EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.-** Con su permiso, señora Presidenta.

Respetables compañeras y distinguidos compañeros Representantes; señores funcionarios públicos de la Secretaría de Transportes y del Departamento del Distrito Federal; distinguidos miembros de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros; señoras y señores:

Este proyecto de decreto toca ocho puntos fundamentales relacionados con la Ley de Transporte del Distrito Federal:

- 1.- Seguro obligatorio.
- 2.- Regular la publicidad en el transporte público.
- 3.- Derogación del artículo 48 sobre la suspensión del servicio por parte del concesionario.
- 4.- Derogación de la fracción VIII del artículo 49 sobre la extinción de la concesión por muerte del titular, iniciativa que no fue aprobada por la Comisión.
- 5.- Incorporar las modalidades de transporte de arrastre, y arrastre y salvamento vehicular sujetos a permiso.
- 6.- Modificación de definición de transporte de carga dejándolo en la ley como sujeto a permiso.
- 7.- Adición de un nuevo artículo 89 bis sobre la sanción a particulares que establece como tope máximo la sanción de 30 salarios como máximo.
- 8.- Elevar al 100 por ciento las sanciones establecidas en el artículo 89 para el transporte permisionado y concesionado, modificando las 10 fracciones del artículo, excepto en la número cinco, donde las sanciones para los permisionarios de materiales y residuos peligrosos se eleven de 500 a mil salarios mínimos.

En resumen, en total se modifican 25 artículos, se deroga el artículo 48, se adiciona el artículo 89 bis; no se deroga la fracción VIII del artículo 49 y el decreto contiene tres artículos transitorios.

**COMISION DE VIALIDAD Y TRANSITO URBANOS**

**HONORABLE ASAMBLEA:**

*A la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos de esta Asamblea Legislativa, fue remitida para su estudio y dictamen la Iniciativa de Reformas a la Ley de Transporte del Distrito Federal, la cual fue presentada por diversos Representantes.*

*La citada Comisión con las facultades que le confieren los artículos 122 de la Constitución Política de los*

*Estados Unidos Mexicanos, 42 fracción IX del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. 71 de la Ley Orgánica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. 83 y 84 del Reglamento para su Gobierno Interior, se abocaron al estudio de la iniciativa, bajo los siguientes :*

**ANTECEDENTES**

*1.- Según la exposición de motivos de la iniciativa de referencia, se ha formulado un balance respecto de los resultados obtenidos con la aplicación de la Ley de Transporte, lo que ha permitido concluir la conveniencia de proponer a este órgano legislativo algunas reformas al texto original de la misma, cuya eventual aprobación daría lugar a su perfeccionamiento, a fin de establecer un marco normativo eficiente del transporte en esta ciudad.*

*2.- Se menciona que tomando en cuenta las estadísticas oficiales, en el Distrito Federal circulan aproximadamente tres millones de vehículos automotores. lo cual representa un riesgo potencial para la integridad física de las personas y sus bienes -. de dicho parque vehicular, sólo un 28% cuenta con algún tipo de seguro que ampare los daños que pudieran causarse a terceras personas, registrándose anualmente alrededor de ocho mil cuatrocientas denuncias ante el Ministerio Público relacionadas con el tránsito vehicular, en las que se ven afectadas aproximadamente diez mil personas por lesiones y novecientas por fallecimiento.*

*En relación con este punto, se señala que los daños derivados de estos accidentes no son debidamente cubiertos, toda vez que los responsables no están asegurados o carecen de recursos económicos suficientes para hacer frente a los compromisos relacionados con dichos eventos y que en virtud de ello y considerando que es una prioridad proteger la integridad física de las personas, se propone a este órgano legislativo incorporar a la Ley de Transporte del Distrito Federal como obligatorio: que los vehículos que circulen por las vías del Distrito Federal, cuenten con un seguro que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas.*

*Sobre este aspecto, considerando la realidad económica de los habitantes de esta Ciudad. se señala que las Secretarías de Transporte y Vialidad y la de Finanzas de la Administración Pública del Distrito Federal, así como la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo de la Federación, en unión con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. han intervenido en el diseño de un seguro que, además de garantizar el logro de los objetivos planteados, no constituye una pesada carga financiera para los*

propietarios de los vehículos, cubriendo los daños que se causen a terceros en sus personas, teniendo un costo anual aproximado de siete días de salario mínimo en el Distrito Federal.

A fin de que la obligatoriedad del seguro en cita tenga una correcta difusión y concientización por parte de la sociedad capitalina, así como para promover dicha medida en otras entidades federativas colindantes con el Distrito Federal, se propondrá al Ejecutivo Federal considere en el Reglamento de Tránsito que la obligatoriedad del seguro entre en vigor en plazos prudentes.

3.- Por acuerdo de la Mesa Directiva de esta Asamblea, se ordenó remitir a esta Comisión la Iniciativa de reformas a la Ley de Transporte del Distrito Federal para su análisis y dictamen correspondiente.

4.- En tal virtud, la Comisión que suscribe convocó a sus miembros a efecto de analizar la iniciativa de reformas presentada, misma que fue ampliamente discutida en el seno de la misma, acordándose el presente dictamen el cual ahora se somete a su consideración bajo las siguientes :

#### CONSIDERACIONES

I.- En la iniciativa que se dictamina se propone como modificación incorporar como obligatorio que los vehículos que transiten en el Distrito Federal cuenten con un seguro para cubrir los daños que pudieran causarse con su uso a terceros en sus personas, lo cual implicaría reformar el texto del artículo lo., estableciendo que la Ley de Transporte del Distrito Federal regula el uso de las vialidades con motivo del tránsito de vehículos.

Asimismo, se adicionaría un párrafo en la fracción II del artículo 63 que establezca que todo vehículo que circule por las vías públicas del Distrito Federal, deberá contar con póliza de seguro que ampare, por lo menos, la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas, de acuerdo con las bases que establezca la Secretaría.

En virtud de que en el mayor número de casos los vehículos que circulan por el Distrito Federal carecen de seguro que cubra los daños causados a terceros, tomando en cuenta los resultados que reflejan las estadísticas en cuanto a los múltiples accidentes automovilísticos que cotidianamente se presentan y los daños que sufren los terceros por tal motivo, los miembros de esta Comisión consideran que la finalidad de establecer un seguro obligatorio para los vehículos que circulen por el Distrito Federal, que por lo menos cubra los daños causados a terceros en sus personas es

muy bondadosa, ya que está dirigida a proteger a los habitantes de la Ciudad de México del riesgo constante que representa el uso de vehículos.

II.- Por otra parte, durante la discusión del presente dictamen, la Comisión consideró la necesidad urgente de reglamentar y establecer condiciones claras en lo relativo a la venta de publicidad en los vehículos de transporte público de pasajeros.

Por lo anterior se aprobó la adición de la fracción XXIX al artículo 6° para facultar a la Secretaría la regulación de esta actividad.

III.- En virtud de que en el artículo 47 se prevén los únicos casos en que se podrá suspender la prestación de servicio público de transporte, el texto del artículo 48 además de resultar redundante, impide a la autoridad sancionar de manera más efectiva antes de aplicar la revocación de la concesión, por lo que esta Comisión considera conveniente derogarlo.

IV.- En lo relativo a la propuesta contenida en la Iniciativa para derogar la fracción VIII del artículo 49, que establece como causal de extinción de la concesión la muerte del titular, esta Comisión llegó a la siguiente conclusión:

1.- Las concesiones son intransferibles y se otorgan bajo características específicas mediante licitación.

2.- La concesión sólo confiere derechos personales a su titular por lo cual no se puede heredar.

3.- Es un acto discrecional de la autoridad el otorgar y revocar concesiones, debiendo mantener el Gobierno el control de quien posea los derechos sobre la misma.

Por lo anterior la Comisión determinó no aprobar esta propuesta contenida en la Iniciativa presentada.

V.- Asimismo, se considera adecuada la propuesta de incorporar en el cuerpo de la ley las modalidades de transporte de arrastre y salvamento vehicular, adicionando una fracción al artículo 55, relativo a las modalidades de transporte sujetas a permiso, va que de no hacerlo dicho tipo de transporte queda fuera de la ley de la materia.

VI.- Otro aspecto importante que se propone modificar es el relativo al transporte de carga ya que actualmente la Ley lo considera como servicio público, sin embargo, como se señala en la exposición de motivos de la presente iniciativa de reformas, dada la naturaleza de dicho servicio, carece de las características de uniformidad, permanencia, regularidad y continuidad que involucre la satisfacción de una necesidad colectiva, propias de todo servicio público, sino por el contrario,

según los resultados observados la actual regulación no ha facilitado el desarrollo de dicho servicio.

Por otra parte, tomando en cuenta lo anterior y observando que a nivel federal el transporte de carga no está considerado como servicio público, y por tanto no está sujeto a concesión, se considera conveniente modificar el régimen de concesión al que está sujeto el servicio por el régimen de permiso, lo que daría lugar a una sana competencia en beneficio de los usuarios.

Este cambio daría lugar a la modificación del artículo 4o. de la Ley en el que se definiría al transporte de carga como el servicio autorizado por la Administración Pública del Distrito Federal, a través de la Secretaría, a personas físicas o morales, para el transporte de todo tipo de bienes o productos, lo cual implica la separación del concepto de transporte de carga del de servicio público de transporte, con lo cual se verían modificados 16 artículos más en los que se alude a este último concepto.

VII. Por otro lado, en la iniciativa de reformas que se dictamina se menciona la adición de un artículo 89 bis a la Ley, precepto en el cual se facultaría a la Secretaría para imponer sanciones de hasta 30 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a los particulares que infrinjan las disposiciones que regulan el tránsito de vehículos por las vías públicas del Distrito Federal, cuyos montos se determinarían en los reglamentos derivados de la Ley.

Los miembros de esta Comisión, consideramos que la anterior propuesta debe ser aceptada, ya que ello daría lugar a que las sanciones previstas en los reglamentos y su imposición, tengan su fundamento en ley y no sean cuestionadas por su constitucionalidad.

También dentro del ámbito de las sanciones, en la iniciativa de reformas se prevé una modificación a los montos de las sanciones económicas con ñas previstas en el ámbito federal, sobre todo en relación con la prestación del servicio de transporte de sustancias o residuos tóxicos o peligrosos sin la autorización correspondiente, servicio que por su naturaleza representa un riesgo importante para la sociedad.

Lo anterior implicaría aumentar las sanciones actualmente establecidas, a un rango de 500 a 1,000 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.

VIII. En materia del servicio de transporte de pasajeros o de carga, continúa el grave problema de la prestación de servicio sin la autorización correspondiente, y dado que últimamente esta ha representado un riesgo para la sociedad ya que los prestadores no se encuentran

registrados en los padrones con que cuenta la autoridad, se utilizan vehículos que no cumplen con las disposiciones legales, se cobran tarifas no autorizadas, y en ocasiones hasta llegan a cometer ilícitos, esta Comisión ha considerado que para combatir dichas irregularidades, es conveniente incrementar las sanciones respectivas que actualmente están contempladas, para quedar de 160 a 200 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.

Igualmente, para evitar las prácticas inadecuadas en la prestación del citado servicio, que lo hacen ineficiente, se considera aceptable la propuesta de que las demás sanciones aplicables a los concesionarios y permisionarios se vean aumentadas para quedar de 40 a 60 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal.

En virtud de lo expuesto y partiendo de que las reformas propuestas tienen como finalidad lograr una eficiente prestación del servicio de transporte en el Distrito Federal, estableciendo una normatividad apegada a las necesidades actuales y condiciones en que debe prestarse el servicio, los abajo firmantes, miembros de la Comisión que dictamina aprueban dichas propuestas y someten al Pleno de este órgano legislativo el siguiente proyecto de:

#### **Decreto de reformas y adiciones de diversas disposiciones de la ley de Transporte del Distrito Federal.**

**Artículo Único.-** Se reforman los artículos 1º; 4º, párrafos segundo, tercero y quinto; 6º, fracciones VI y XVI; 16, párrafos primero y segundo; 17; 18; 24; 26; 32, fracción primera; 38; 45, fracción II; 55, fracción III; 56, primer párrafo; 59; 63, fracción II; 74; 79, párrafos primero y segundo; 89, fracciones I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X; 90, primer párrafo. Se adicionan los artículos 4º, con un párrafo cuarto; 32, con un párrafo cuarto; 55, con una fracción VI; 63, fracción II, con un párrafo segundo; y 89 bis y se derogan las fracciones primera y segunda del artículo 32; el artículo 48; fracción VIII del artículo 49, para quedar como sigue:

**Artículo 1º.-** 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 fuera 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 con motivo del tránsito de vehículos, las garantías de los peatones y los usuarios del transporte.

**Artículo 4º.-.....**

.....

*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 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.

*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, que no se ofrece en forma colectiva o masiva, o a persona indeterminada o al público en general.

*Servicio de Transporte de Carga:* 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 todo tipo de bienes o productos.

*Permiso:* Es el acto administrativo mediante el cual la Secretaría otorga autorización a personas físicas o morales para la prestación del Servicio de Transporte de Carga, Servicio Particular de Transporte o Servicios Auxiliares.

**Artículo 6.-.....****I a V.....**

**VI.-** Otorgar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros, transporte de carga, transporte escolar, transporte de personal, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones y servicios auxiliares;

**VII. a XV.....**

**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 Pasajeros y Transporte de Carga.

**XVII. a XXVIII.....**

**XXIX.-** Regular la publicidad en los vehículos del Servicio Público de Transporte en el D.F.

**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, 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 de carga y el 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 Transporte de Carga 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 Transporte 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 24.-** Para la adecuada prestación del Servicio Público de Transporte, Transporte de Carga 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 26.-** El Servicio 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 32.-.....****I.- Se deroga**

**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.*

3.- *Carta 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.*

4.- *Particular. Es el que se destina al traslado de bienes o productos del propietario.*

II.- *Se deroga.*

**Artículo 38.-** *Ninguna persona física podrá tener concesión que ampare a más de cinco unidades, tratándose de transporte público de pasajeros individual.*

**Artículo 45.-** .....

I. ....

II. *No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en el artículo 47 de esta ley.*

III. *a VIII.* .....

**Artículo 48.-** *Se deroga.*

**Artículo 55.-** .....

I. *a II.* .....

III.- *El transporte de carga.*

IV *a V.* .....

VI.- *Servicio de arrastre y salvamento vehicular.*

**Artículo 56.-** *Las personas físicas o morales interesadas podrán obtener permiso en los supuestos a que se refieren el artículo anterior, para lo cual deberán cumplir con los siguientes requisitos:*

I. *a IX.* .....

II. **Artículo 59.-** *Se consideran causas de extinción de los permisos las enumeradas en las fracciones I, II, III, IV, VI a la IX del artículo 49 de esta Ley.*

**Artículo 63.-** .....

I. ..

.....

II. ....

*Todo vehículo que circule por las vías públicas del Distrito Federal, deberá contar con póliza de seguro que*

*ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas, de acuerdo a las bases que establezca la Secretaría.*

**Artículo 74.-** *Las tarifas que los concesionarios deberán cobrar por la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, serán fijadas por el Jefe del Distrito Federal.*

**Artículo 79.-** *La Secretaría tendrá a su cargo la inspección y vigilancia del Servicio Público de Transporte de Pasajeros, Transporte de Carga y el 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 momento 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 del transporte público, transporte de carga 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 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 correspondiente, se sancionará con multa de 160 a 200 días de salario mínimo vigente en esta zona. Tratándose de transporte colectivo y masivo, está 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 40 a 60 días de salarios mínimo vigente a los concesionarios 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 40 a 60 días de salario mínimo vigente, siendo igualmente responsables solidarios los concesionarios 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 40 a 60 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 o residuos peligrosos y no cuenten con los permisos correspondientes ni cumplan con las normas oficiales emitidas al respecto, se les aplicará una multa de 500 a 1000 días de salario mínimo vigente en la zona, sin la retención del vehículo.

VI.- Por transportar carga general, especializada o particular en vehículos de cualquier tipo, sin contar con el permiso respectivo, se impondrá multa de 160 a 200 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 80 a 100 días de salario mínimo vigente;

VIII.- Cuando los operadores de las unidades de Servicio Público de pasajeros o servicio de transporte de carga bajo concesión o permiso, conduzcan la unidad bajo los influjos de bebidas alcohólicas, enervantes o cualquier otra sustancia tóxica, se impondrá multa de 80 a 100 días de salario mínimo vigente, sin perjuicio de la detención del vehículo y la responsabilidad o 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 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

40 a 60 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 40 a 60 días de salario mínimo vigente, con la responsabilidad solidaria de los titulares de la concesión o permiso.

**Artículo 89 bis.-** Se impondrán las sanciones que señale el reglamento correspondiente, a los conductores que infrinjan las disposiciones que regulan el tránsito de vehículos por las vías públicas del D.F.

Cuando las sanciones a particulares sean de carácter pecuniario, estas no podrán ser superiores al equivalente a 30 días de salario mínimo general vigente en el D.F.

**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 iniciar el procedimiento de revocación de la concesión o del permiso.

Para los efectos de esta Ley se extiende por reincidencia cuando se cometa la infracción dos o más veces en un período no mayor de seis meses.

#### TRANSITORIOS

**Artículo Primero.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

**Artículo Segundo.-** Las disposiciones establecidas en el segundo párrafo de la fracción II del artículo 63, entrará en vigor a partir del primer día del mes de julio de 1998, para los vehículos matriculados en el D.F., así como para los vehículos matriculados en otras entidades que hubieren celebrado convenios de coordinación con el Gobierno del D.F.; y a partir del primer día de julio de 1999, se harán extensivas a todos los vehículos que no se encuentren en los supuestos anteriores.

**Artículo Tercero.-** Los transportistas que cuenten con título para prestar el servicio de transporte de carga a la entrada en vigor del presente decreto, deberán canjearlo por el permiso a que se refiere el artículo 55 fracción III, de esta Ley, sin el pago de derechos por parte de los interesados.

Por los permisos que se otorguen a partir de la entrada en vigor del presente decreto, se cubrirá la cuota más

*alta de las establecidas en el artículo 236, fracción I, inciso c) del Código Financiero del D.F.*

**Firman los Representantes:** José Luis Luege Tamargo, Presidente; Mario Valentín Pérez Ponce, Vicepresidente; Filiberto Paniagua García, Secretario; Eric Moreno Mejía; Manuel Terrazo Ramírez; Gloria Carrillo Salinas; Luis M. Altamirano Y Cuadros; Alberto Nava Salgado; Ernesto Canto Gudiño; Gabriela Gutiérrez Arce; María Estrella Vázquez Osorno; Francisco González Gómez; Hector González Reza y Fernando Castro Ramírez.

**EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.-** Señora Presidenta:

Dejo el proyecto de decreto que fue distribuido en tiempo y forma a todos los miembros de esta Asamblea de acuerdo al Artículo 42 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y demás relativos, mismo que está firmado por todas las compañeras y compañeros representantes integrantes de la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. I Legislatura.

Por su amable atención, muchas gracias.

**LA C. PRESIDENTA.-** Sí, esta Mesa Directiva también contaba con el dictamen.

Para fijar posición de partido se han inscrito los siguientes Representantes: por el Partido del Trabajo, el Representante Francisco González Gómez; por el Partido de la Revolución Democrática, la Representante Dolores Padierna Luna; por el Partido Acción Nacional, José Luis Luege Tamargo; por el Partido Revolucionario Institucional, Filiberto Paniagua García.

Tiene la palabra el Representante Francisco González Gómez.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ.-** Con su venia, señora Presidenta.

Compañeras y compañeros: Recibimos con agrado las propuestas de modificación a la Ley del Transporte del Distrito Federal, toda vez que ellas contribuirán a que la prestación de ese servicio público sea de manera aún más eficiente y en beneficio de los habitantes de nuestra ciudad.

Es de destacar la propuesta de incluir en la ley una disposición relativa a la obligatoriedad de todo propietario de vehículos de contar con un seguro que ampare, por lo menos, la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas.

Los argumentos que se contienen en la exposición de motivos del decreto respectivo y los datos estadísticos que en él se mencionan, además de preocupantes nos dejan ver que en ese sentido la ciudadanía se encuentra desprotegida ante el riesgo tan alto de sufrir un accidente en las calles de esta ciudad.

Desgraciadamente es común conocer de los hechos que se suscitan diariamente en torno a los accidentes de tránsito, en que principalmente resultan involucrados los conductores de microbuses, quienes cuando no cuentan con apoyo de las organizaciones de que forman parte, buscan la ayuda de los llamados "coyotes" que existen en todas las agencias del ministerio público, quienes por cierta cantidad ponen en acción y mueven sus relaciones con el personal que ahí labora, secretarios, peritos y hasta el propio titular del ministerio público y casi de inmediato logran que el conductor irresponsable sea puesto en libertad. Lo grave es que las cosas sucedan así, sino que lo más preocupante es que las víctimas en la mayoría de los casos no ven resuelta su problemática, pues no se les pagan por lo menos los gastos que hicieron en su atención médica, gastos que debieran correr por cuenta de los responsables.

La instrumentación de una medida como la propuesta, dará mayor seguridad jurídica, tanto a las víctimas de accidentes viales, como a los responsables, ya que al contar con un seguro podrán hacer frente a las consecuencias que ello conlleva.

Al respecto, creemos conveniente proponer que junto con la publicación de la ley se realice una amplia campaña de información dirigida a toda la ciudadanía, en la que planteen los beneficios que trae consigo la medida, de obligar a todos los propietarios de vehículos que circulen en la Ciudad de México a que cuenten con un seguro.

Por otro lado, el incremento de las sanciones que se proponen por el incumplimiento de las obligaciones que la propia ley contiene lo consideramos por demás oportuno. Es hora ya de poner orden en nuestra ciudad y no permitir que se sigan realizando actividades que la ponen en peligro, como lo es el transporte en sustancias tóxicas, sin la autorización correspondiente por sus calles y avenidas.

Hay que resaltar, no obstante, que va a ser necesario modificar en su momento la Ley de Ecología del Distrito Federal, para que también dentro de su articulado se incluyan las medidas necesarias para garantizar que ese transporte se hará conforme a las normas de seguridad internacionales y nacionales que permitan garantizar cabalmente la seguridad de los ciudadanos.

De igual forma y en aras de brindar seguridad a quienes hacemos uso del transporte público concesionado, creemos conveniente la inclusión de sanciones más severas para los prestadores de este servicio. Es una justa demanda ciudadana la de obligar a estos prestadores a que el servicio lo proporcionen de una manera eficiente y en unidades cómodas, seguras y limpias.

Actualmente, no obstante la vigencia de la Ley de Transporte del Distrito Federal, vemos con molestia que algunas de esas unidades son obsoletas para la prestación del servicio, o bien está sucias y en un lamentable estado en su interior; los conductores se hacen acompañar de dos o tres personas; el volumen de sus radios lo utilizan de una manera exagerada; hacen parada en donde les pega la gana, pero no bajan al pasaje donde se les pide; traen vidrios polarizados, sólo por mencionar algunas irregularidades que es preciso evitar, pues ello, además de molestias a los usuarios, provocan accidentes, en perjuicio de la ciudadanía.

El hecho de aumentar las sanciones, consideramos, evitará por lo menos en parte que estas prácticas se sigan realizando.

Por todo lo anterior, el Partido del Trabajo votará a favor de las modificaciones propuestas a la Ley de Transporte del Distrito Federal.

**EL C. PRESIDENTE ERIC MORENO MEJIA.-** Se concede el uso de la palabra a la Representante Dolores Padierna Luna.

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

La Iniciativa de reformas a la Ley de Transporte del Distrito Federal contempla algunas modificaciones que me voy a permitir recordar cinco de ellas por la importancia en sus argumentos.

Primero, la obligatoriedad de que todos los vehículos que circulen por las vías del Distrito Federal cuenten con un seguro que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas.

Otra, eliminar que la muerte del titular de la concesión sea causal de extinción de ésta.

Tres, incorporar las modalidades de transporte de arrastre y de arrastre y salvamento.

Cuatro, modificar el tratamiento que se le da al transporte de carga mediante su desincorporación del grupo de transporte, considerado en la ley como un servicio público, para pasar a un régimen de permiso.

Y quinto, la revisión del monto de las sanciones que la Ley de Transporte determina actualmente.

Quisiéramos resaltar, como Partido de la Revolución Democrática, un aspecto fundamental que está no solamente para la Ley de Transporte, sino para el resto de las leyes que ha elaborado esta Asamblea de Representantes y que por ser de aplicación en el Poder Ejecutivo no se han podido aplicar.

Para el caso de la Ley de Transporte, en la exposición de motivos que presenta la Comisión destaca el siguiente comentario; No obstante que la aplicación de la ley no ha sido plena debido a que todavía hoy no se publican todos los reglamentos correspondientes, hemos podido formular un balance cuyas conclusiones nos motivan a proponer al pleno de la Asamblea algunas reformas al texto original de la misma, cuya aprobación provocaría el perfeccionamiento de la ley.

Primero quisiéramos destacar que tomar en cuenta el hecho de que aún no se han publicado todos los reglamentos correspondientes y no por falta de trabajo, dado que los propios asambleístas, en coordinación con la Secretaría de Transportes del Distrito Federal, tenemos elaborados los reglamentos desde hace mucho tiempo y estos reglamentos no han entrado en vigor, desconocemos cuál sea la razón, la falta de reglamentos ha sido una causa de que no se aplique plenamente la Ley de Transporte, pero la preocupación aumenta cuando esto significa el incumplimiento del artículo 60. transitorio de la ley que establece:

“Artículo 60.- Los reglamentos de la presente ley deberán de expedirse dentro de los 180 días siguientes a la fecha de que entró ésta en vigor.” La ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 1995, y su entrada en vigor fue al día siguiente de su publicación, de acuerdo con el artículo primero transitorio.

Lo anterior quiere decir que los reglamentos debieron expedirse a más tardar el 21 de junio de 1996; sin embargo, más de nueve meses después de dicho plazo, aún no tenemos los reglamentos, que además ya están elaborados.

El responsable final de esta omisión es el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, puesto que entre en sus facultades y obligaciones, según el Estatuto de Gobierno, está en el artículo 67 señaladas las facultades y obligaciones del Jefe de Gobierno del Distrito Federal y son las siguientes, que en su fracción III dice:

“Expedir los reglamentos gubernativos para la ejecución y desarrollo de las leyes que emita la Asamblea de Representantes del Distrito Federal.”

Al respecto, debiera toda esta Asamblea de Representantes mandar un punto de acuerdo, firmar un

punto de acuerdo, para que se envíe al Jefe de Gobierno la exigencia de que a la brevedad, o de inmediato, se expidan los reglamentos correspondientes a la Ley de Transporte y donde ya estén incluidas las reformas a aprobarse; eso como premisa.

En segundo lugar, y por otro lado, se habla en esta Iniciativa de modificaciones a la Ley de Transporte, de que se ha podido formular un balance, cuyas conclusiones motivan a las propuestas contenidas en esta Iniciativa ayudaría conocer al público y conocer a todos los Representantes, conocer dicho balance y las conclusiones de ese balance, para que entonces tengamos todos los fundamentos en general, toda la población y todos los Representantes.

Nosotros quisiéramos formular una lista de criterios específicos sobre cada uno de los aspectos que toca a esta Iniciativa.

1.- La obligatoriedad de que todos los vehículos que circulen por las vías del Distrito Federal cuenten con un seguro que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas.

Sin duda de que la propuesta puede partir de que en la realidad actual la gran mayoría de los conductores no cuentan con un seguro, ni disponen de recursos económicos propios suficientes para indemnizar a un tercero afectado por un accidente; la medida tal vez daría una mayor protección a los peatones, un grupo altamente vulnerable en el caso de los accidentes automovilísticos; sin embargo, habría que señalar que no existe una cultura vial, de respeto tampoco a los reglamentos, sobre todo al Reglamento de Vialidad y Transporte de esta ciudad. Y que por carecer de una cultura vial y por carecer de reglas que se respeten y por haber en la ciudad toda una gran cultura de la "mordida", donde cualquier reglamento, bajo una "corta" se pueda cancelar dicha regla para los demás, entonces, estamos primero ante una realidad que tenemos que modificar primero ante una realidad que tenemos que regular para después aplicar nuevas normas.

El automóvil tiene cerca de 28 reglamentos, en los cuales se establecen cuotas para todo. El automovilista ve sangrada su economía por la lista de documentos que tiene que tener y pagar, por ende, al Departamento del Distrito Federal, sin que en correspondencia se encuentren beneficios para los automovilistas; se deberá cuidar, además, que el costo del seguro sea efectivamente accesible para todos los automovilistas y que no se conviertan en un negocio de las compañías aseguradoras, o se conviertan en cargas excesivas y onerosas para los automovilistas.

Nosotros quisiéramos poner algunos límites y algunas reglas. La propuesta que pareciera razonable de principio, que se propone en la Iniciativa, es de que cueste 185 pesos, y tendría una cobertura por 260 mil pesos, esto calculado con el salario mínimo vigente actual, que es de 26.45 pesos.

Sin embargo, sería muy conveniente que esta situación inicial de los bajos costos del seguro queden establecidos en la ley y no dejarlos sueltos ni sujetos a futuros encarecimientos o futuros convenios y contratos que se hagan con las aseguradoras, que puedan convertirse en una pesada carga, además de que hay que decir que este pago se viene a sumar a la tenencia que es muy cara y a las verificaciones que son pagos innecesarios, además de todos los costos que están en el Código Financiero para los automovilistas.

En este sentido se debe desincorporar un párrafo a la fracción II del artículo 63 que pueda determinar el costo en salarios mínimos y que pueda estar establecido en la Ley para que no haya quién lo pueda modificar ni un reglamento ni un contrato en particular con alguna aseguradora.

Proponemos en el artículo 63 que se le agregue lo que nosotros decimos: "Dentro de dichas bases, deberá quedar establecido que el costo anual máximo del seguro mencionado será de siete veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal".

Resulta adecuado que la implementación de esta medida sea progresiva, es decir, que no se aplique de inmediato, sino que se permita un período de concientización entre los conductores para ver si ellos estarían de acuerdo en esta propuesta y, si no, poder enmendar en su momento esta medida.

Por eso el hecho de que el artículo Transitorio en su fracción II de aplicación del artículo 63 quede hasta 1998, nos parece necesario que sea para la consulta a los automovilistas, se abra un tiempo necesario para su concientización y consensación y luego se pueda en todo caso refrendar o cancelar de esta Ley.

También esta iniciativa propone eliminar que la muerte del titular de la concesión sea causal de extinción de ésta. La iniciativa propone derogar la fracción VIII del artículo 49 que establece como causa de la extinción de la concesión la muerte del titular. La razón presentada es que la Ley de Régimen Patrimonial y la del servicio público, la muerte del titular no es causa de extinción, de acuerdo al artículo 96.

Entendemos que este supuesto estaría considerando casos como el de los taxis, en donde el titular, si él muere, no significa para los sucesores perder la

concesión, pero cabría la posibilidad de que él o los sucesores no cuenten con los requisitos que marcan la Ley para recibir una concesión. Entonces, creemos que debiera mantenerse esta causa de extinción sólo en el caso de que los herederos no cumplan con los requisitos necesarios para la concesión.

Así también, en otra parte, la iniciativa propone incorporar en el régimen de permisos al transporte de arrastre y de arrastre y salvamento, lo cual nos parece adecuado.

En otra de las medidas se propone modificar el tratamiento que se le da al transporte de carga, mediante su desincorporación del grupo del transporte considerados en la Ley como servicio público, para pasar a un régimen de permisos.

Esta propuesta tiene como núcleo que el transporte de carga deje de ser considerado como servicio público y entonces sólo requiera de un permiso y no de una concesión para desarrollar tal actividad, lo que se concreta en sacar el transporte de carga de la definición del servicio público de transporte y darle una definición y un estatuto propio. Así lo formula esta iniciativa en el artículo 4o., donde establece la definición tanto del servicio público de transporte como del servicio de transporte de carga.

Esta distinción puede resultar conveniente para ciudadanos que tienen un camión o una camioneta y cuya actividad son fletes y mudanzas, pues la modificación les dejaría en posibilidad de conservar su fuente de trabajo con la simple obtención de un permiso.

Sin negar lo anterior, debemos manifestar que se mantiene nuestra preocupación de que en el otorgamiento de permisos regulados en el artículo 55 y 60, gozan de mucha discrecionalidad, lo cual pudiera dar pie a que los prestadores del servicio de transporte de carga no cumplan con todos los requisitos de seguridad marcados en la ley, además de que la modificación del artículo 4o., se deben de modificar 16 artículos más de esta ley y con sus respectivas fracciones y ello nos parece muy negativo.

La mayoría de los cambios responden a un tratamiento diferenciado del transporte de carga, que insistimos, puede ser muy delicado y muy riesgoso, eliminar el carácter de concesionarios a los transportes de carga. Así también, el artículo 48 se deroga en esta Iniciativa pero no se conoce cuál es el razonamiento para quitar este artículo; sobre todo cuando este artículo toca un punto muy importante que es la suspensión de la prestación del servicio en caso de las concesiones. Entonces, creemos que debe de mantenerse el artículo tal y como está en la redacción actual.

También propone revisar el monto de las sanciones que la ley determina y se proponen aumentar los montos de las sanciones en tres tipos de sanciones: Proponer una revisión del monto de las sanciones, obliga a pensar que las aún vigentes fueron insuficientes; entonces den las razones de en qué casos y porqué razones, fueron insuficientes. Tal vez algunas respuestas estén en el balance al cual se refiere la exposición de motivos que nosotros no conocemos. Señalar sanciones en la Ley de Transporte, es una medida para corregir las deficiencias y fallas en la prestación de un servicio; pero si no existen mecanismos efectivos de control que aseguren que las fallas se corrijan, el riesgo es hacer de las sanciones, una medida que abona a la corrupción.

Por tanto, creemos que la Asamblea de Representantes, debiera conocer cuáles has sido los resultados concretos de la aplicación de las sanciones que marca aún vigentes, la Ley de Transporte y poder fundamentar claramente la razón de su incremento. De otra manera, nos parece estar aprobando cosas sin fundamento, ante lo cual, el Partido de la Revolución Democrática, se reserva su voto favorable o desfavorable. De aceptarse las restricciones que estamos proponiendo, votaríamos a favor. De no aceptarse, votaríamos en contra.

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra al Representante José Luis Luege Tamargo.

**EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO.-** Gracias, señor Presidente. Compañeros y compañeras Representantes. Distinguidos funcionarios de la Secretaría de Transportes y de Vialidad y de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

Los integrantes del Partido Acción Nacional miembros de la Comisión de Vialidad y Tránsito, seguimos muy de cerca y conocimos todas y cada una de las propuestas contenidas en el Decreto a discusión; y bueno, desde luego, coincidimos plenamente en la necesidad de la correcta y justa aplicación de las leyes.

Creo que en efecto, uno de los problemas más serios, yo le llamo la frustración del legislador, es no poder ver en el período en el que nosotros hemos emitido una serie de leyes muy importantes donde la finalidad, considero, de todos y cada uno de nosotros, ha sido buscar el ordenamiento, el perfeccionamiento de tantas actividades importantísimas en la vida cotidiana de la Ciudad de México, y no poder ver en la práctica, la aplicación eficaz de estos ordenamientos.

Ciertamente, lo relacionado a la emisión de reglamentos es una de las preocupaciones mayores de todos nosotros; y recordaremos que no hace un año, estábamos ante esta

tribuna, promoviendo un acuerdo que fué firmado por unanimidad para fomentar, para insistir ante las autoridades competentes tanto del Departamento del Distrito Federal, como a nivel Federal, en la urgente publicación de los reglamentos derivados de la Ley de Transporte del Distrito Federal.

Indudablemente que el fenómeno, tal y como lo mencionaba nuestra compañera Dolores Padierna, está inscrito también en la profunda transformación política, en la cual está inmerso el Distrito Federal y de la cual nosotros somos parte actuante, porque ciertamente el Estatuto de Gobierno, deja la facultad reglamentaria en el Jefe de Gobierno; pero quería recordar a mi compañera Dolores Padierna, que hay un Tercero Transitorio en el Estatuto de Gobierno, que en materia de reglamentos, será el Ejecutivo Federal quien ejercerá esta facultad y será en todo caso, decisión del Ejecutivo Federal si deslinda o concede esta atribución reglamentaria al Jefe de Gobierno.

Entendemos, por el proceso de discusión y el tratamiento que han tenido todos los reglamentos que se derivan de la Ley del Transporte, que todos y cada uno de los siete diferentes reglamentos derivados de la ley serán emitidos por decreto presidencial; es decir, no está haciendo atribución en este caso el Jefe de Gobierno.

Esto indudablemente que ha retrasado fuertemente la publicación de los reglamentos y, como bien se decía hace un momento, violentando incluso una disposición en el Quinto Transitorio de la propia ley, de que los reglamentos debieron haberse publicado dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la ley.

También es verdad que todos los miembros de la Comisión hemos conocido más o menos a fondo todos y cada uno de estos proyectos de reglamento, que en su conjunto fueron elaborados por la Secretaría de Transportes y de Vialidad con la participación de la Comisión de Vialidad y Tránsito de esta Asamblea, pero los ulteriores trámites de discusión y verificación con las comisiones determinadas por el Presidente de la República las hemos conocido casi siempre tangencialmente.

También es de todos sabido que por decreto presidencial se formó una comisión de desregulación y de combate a la corrupción, que depende directamente de SECOFI, la cual está abocada al estudio de todas las normatividades y reglamentos que tiene que expedir el gobierno federal, concretamente el Presidente de la República.

Sin embargo, a lo largo de estos dos años, sí ha habido un análisis cercano, meticoloso, lo más - considero yo - aplicado de parte de nosotros al desarrollo y a la aplicación de la Ley de Transporte.

Por eso nos parece adecuada la posición establecida por la Comisión, de que no es plena la aplicación de la ley, pero que indudablemente lo que alienta la iniciativa en este decreto es su perfeccionamiento y es lograr la publicación inmediata, lo más próxima posible, de los reglamentos faltantes, que de ninguna manera implica esto ni una condición impuesta por la dicha Comisión de Desregulación, la cual incluso nosotros desconocemos a sus integrantes, desconocemos - como Comisión de la Asamblea de Representantes - alguna posición o alguna propuesta de reformas a la ley, sin embargo las iniciativas que hoy discutimos consideramos que son de trascendencia, son muy importantes y en beneficio para la ciudad, que a final de cuentas lo que nos interesa es mejorar la calidad de vida de todos los conciudadanos.

Efectivamente uno de los temas más debatidos o más conocidos de este decreto es el relativo al seguro obligatorio, quizá no el más importante, pero sí el más discutido y el más conocido.

Yo quiero mencionar que la idea del seguro obligatorio viene, al menos por parte de la Comisión, desde la formulación y propuesta de la nueva Ley de Transporte en 1995, y que fue tema de discusión intensa en el seno de las comisiones mixtas que se establecieron para desarrollar la nueva Ley de Transporte; sin embargo, y efectivamente en aquel entonces, no existía - al menos por parte de nosotros - conocimiento de esquemas de aseguramiento que permitieran, desde nuestro punto de vista en función del estado socioeconómico que sufren la mayoría de las familias en el Distrito Federal, establecer, imponer como obligación el uso de un seguro con carácter obligatorio en la ley, y por lo tanto no quedó aprobado en aquel entonces.

De ese tiempo para acá nosotros sí hemos tenido conocimiento de los estudios o por lo menos de los análisis realizados concretamente por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, conjuntamente con la Secretaría de Finanzas, con la Secretaría de Transportes y de Vialidad y con la SECODAM, que permitieron presentarnos un esquema de aseguramiento que, desde el punto de vista de la mayoría de los integrantes de la Comisión de Vialidad y Tránsito, es benéfico para el Distrito Federal, es bondadoso desde el esquema mismo de la iniciativa y logrará bienes mucho mayores en el corto, en el mediano y en el largo plazo.

¿Por qué hablo yo de un esquema de aseguramiento de características que antes no teníamos? Bueno, porque precisamente se diseñó un esquema de aseguramiento expofeso para precisamente ser una condición para la circulación de los vehículos en el Distrito Federal.

¿Qué es lo que pretendíamos hace 2 años y qué es lo que se busca con esta Iniciativa y que a juicio del Partido Acción Nacional es benéfica y es de aprobarse? En primer lugar generar la cultura de prevención de riesgos; es decir, muchos de nosotros somos usuarios de auto particular pero no somos conscientes del riesgo que implica el uso de un auto particular, no somos responsables ni solidarios de lo que implica la responsabilidad en el uso de un auto particular.

Aquí yo me permitiré tocar algunas estadísticas, que unas se mencionan en la Iniciativa y otras las conocemos por información que nos ha sido proporcionada recientemente.

La Ciudad de México es la ciudad con mayor número de autos en circulación de toda la República Mexicana y una de las mayores en el mundo entero. Están matriculados en el Distrito Federal 2 millones, 787 mil, 714 vehículos; autos particulares, vehículos de carga del transporte público, motocicletas, etc. De esos, 2 millones y medio aproximadamente son autos que circulan y aproximadamente 300 mil son autos o que se han dado de baja o bien que se han cambiado a otras entidades pero que no se registra en la Dirección de Servicios al Transporte su baja; es decir, nosotros tenemos este dato aproximado de 300 mil vehículos porque son los que no pagan sus derechos vehiculares y por lo tanto nosotros ajustamos la cifra a una cifra real del orden de los 2 y medio millones de vehículos.

De estos, según las cifras estimadas, proporcionadas por las compañías de seguros, el Distrito Federal presenta el más alto índice de aseguramiento de toda la República Mexicana, que es el 28%, cuando a nivel nacional la media es del 23%.

Aquí vale la pena mencionar que prácticamente en todos los países del mundo, incluso Centroamérica y Sudamérica, existe la condición como obligatoria de contener una póliza de seguro.

Según las cifras de acciones presentadas por la AMIS, de los vehículos que están asegurados, el 23% al año sufre daños materiales; es decir, tiene algún percance, algún accidente, sufre algún choque.

El 6.7% son accidentes que conllevan responsabilidad civil y el 1.03% con lesiones a ocupantes o a terceras personas.

Si nosotros extrapolamos esta cifra a la cifra total de vehículos, lo cual implica quizá un error aritmético, pudiéramos darnos una idea más o menos aproximada del número de accidentes que provocan lesiones o muerte a personas y éste es del orden de 25 mil, 750

accidentes, donde están involucradas lesiones a las personas o incluso la muerte.

Otra cifra que nos sirve para revisar los índices de accidentes son las proporcionadas por el Ministerio Público. Sabemos que anualmente se presentan 8 mil 400 denuncias que involucran accidentes donde hay 10 mil lesionados y 900 fallecimientos.

Para nosotros ésta es verdaderamente la mayor bondad de la Iniciativa, es el lado humano de la Iniciativa. Por un lado, la promoción de una cultura de prevención de riesgos fundamental, necesaria en el Distrito Federal, por el alto nivel de circulación de vehículos y por el alto riesgo que conlleva el uso de los vehículos, pero por el otro lado, el lado humano.

La mayoría de los 10 mil lesionados, la mayoría de los 900 fallecimientos, se trata casi siempre de personas y en muchos casos de transeúntes, peatones inocentes, que no están involucrados directamente en el accidente y a los cuales se les ocasiona un daño, lesiones, pérdida de miembros y la muerte. Y según los datos del Ministerio Públicos casi todos estos juicios terminan con la no indemnización al afectado y muchas veces con la cárcel al responsable.

Entonces, desde nuestro punto de vista hay que ver el lado positivo de la propuesta y desde luego que es de mucho beneficio para la ciudad porque queda la garantía de que todos aquellos afectados en accidentes tendrán la indemnización.

El esquema propuesto, que lo podríamos discutir más adelante, tiene una cobertura de 250 mil pesos y si analizamos los índices de costo de la póliza contra la cobertura de riesgo, veremos que hay un factor de mil 250 veces; es decir, por el costo de 200 pesos uno queda cubierto hasta por 250 mil pesos, sólo que esos 250 mil pesos es la diferencia entre irse a la cárcel o verse retribuido en caso de un accidente o tener la indemnización en caso de la muerte o en caso de pérdidas de alguno de los miembros.

En fin, hay muchas otras iniciativas, como mencionó la compañera que me antecedió en el uso de la palabra, importantísimas.

Nosotros mencionaríamos el caso concreto del transporte de carga y efectivamente el cambio de definición de transporte de carga. ¿Cuál es desde nuestro punto de vista el objeto de esta iniciativa?

En primer lugar, cuando se elaboró la ley, se le dio la definición de servicio público. Sin embargo, en la experiencia de estos años, en la relación que se ha tenido con asociaciones de transportistas, con transporte de carga, transportes especializados, transporte de

sustancias, etcétera, se reconoce por parte de nuestra Comisión que nosotros le dimos la categoría de público por la importancia que nosotros le damos al transporte de carga, pero que sin embargo ciertamente no cumplía o no cumple en este momento, después de nuestro análisis, las condiciones de uniformidad, regularidad, permanencia que se establece como una condición para un servicio público y por lo tanto como la obligación primaria del Estado de otorgar ese servicio por sí o a través de empresas o a través de concesionarios y fundamentalmente porque a nivel federal y a nivel de todas las entidades de la República, este servicio de carga se reconoce como un servicio no público y sujeto al permiso.

Estas y muchas otras consideraciones en los distintos puntos de la iniciativa formulada hacen que la posición planteada por mi grupo parlamentario, Acción Nacional, va a ser a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra al Representante Filiberto Paniagua García.

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

Compañeras y compañeros Representantes: Para los integrantes de mi fracción en la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbanos ha sido muy satisfactorio el poder formar parte de la misma, así como también participar, primero el año pasado en la elaboración de la ley, que sin duda esto por primera vez dota a la Ciudad de México de un documento que está necesitando y que esto le permitirá una mejor convivencia a todos los ciudadanos.

Ahora, y así lo expresé en el seno de la Comisión, tener la posibilidad de adicionar, de modificar, de mejorar de alguna manera ese precepto, creo que también es motivo de satisfacción, el tener esta Legislatura, el haber tenido esta legislatura esta posibilidad, primero de hacer la ley y luego tratar de mejorarla, para que quienes nos sucedan en esta Asamblea puedan contar con un mejor documento que permita, como ya dije antes, hacer más viable el transporte.

En cuanto a los reglamentos, sin duda una ley que no cuenta con el ordenamiento reglamentario, difícilmente o mejor dicho, es imposible aplicarse.

De tal manera que coincidimos, creo que así todas las fracciones, en que estaba urgiendo, no solamente en el caso de la Ley del Transporte, el que se emitan ya los reglamentos correspondientes.

Conocemos el trabajo que se viene realizando en la Secretaría de Comercio en un aspecto importante que consideramos va a ayudar a que las leyes emitidas aquí puedan contar con reglamentos que permitan una desregulación y que esto facilite también la aplicación de las leyes.

Por eso consideramos que esta espera en el caso de la implementación de los reglamentos bien vale la pena el que podamos obtener a fin de cuentas un buen reglamento y que esto nos permita todavía mejorar nuestros instrumentos legales en el Distrito Federal.

Ya se ha mencionado aquí pormenorizadamente todos los aspectos de cambio que sufre esta Ley de Tránsito y Vialidad. Para la fracción de mi partido, el Revolucionario Institucional, creo que todos son importantes; sin embargo, yo destacaría algunos que me voy a permitir hacer mención.

En lo que corresponde al seguro, ya se ha dicho atinadamente aquí la necesidad de este seguro. A lo mejor algunos pensamos que no es el momento para establecer otro gasto más para los capitalinos; sin embargo, creo que este seguro vendrá a ayudar en buena manera para que quienes manejamos, para quienes en algún momento dado sufren un accidente automovilístico les permita por lo menos contar con los gastos más necesarios para sufragar gastos de medicamentos o de hospitalización.

Yo creo que esto es lo verdaderamente importante que nos debe de llevar a la aprobación de este seguro. Repito, creo que es un tiempo difícil para cualquiera; sin embargo, también es necesario hacerlo porque esto ayudará a que todos vivamos dentro de una mayor tranquilidad.

En lo que corresponde al arrastre y salvamento, definitivamente es sumamente importante que quede establecido en la ley, ya que muchos de los actos que hoy se llevan a cabo por grúas, al no estar establecido en la ley, al no estar reglamentado, cada quien lo hace a su manera; creo que esto nos permitirá el que podamos contar con un verdadero servicio de arrastre y salvamento y que también nos ayude a mejorar en forma importante nuestro documento.

La elevación del cien por ciento de las sanciones también creo que debe de representar para todos una mayor satisfacción, porque sin duda hay renglones en los que se habían quedado cortos en cuanto a la aplicación de estas sanciones, y dado que en el caso del transporte de pasajeros no sería posible suspender temporalmente a los vehículos, es preferible mejor que se cubra con sanción económica y que esto permita a la Secretaría el también mejorar sus sistemas de transporte y vialidad.

La elevación también, considero, habrá de favorecer, porque de todos es conocido seguramente que en breve la Secretaría habrá de poner en marcha un programa denominado Radar que ayudará o tratará de ayudar en buena parte al salvamento de los vehículos que en un momento dado por fallas en las vialidades, sobre todo en las vialidades principales, se quedan por falta de combustible, de corriente, en fin, fallas mecánicas que en un momento les impide el poder circular fluidamente y que esto de alguna manera entorpece nuestras vialidades; de tal manera que esto ayudará a que la Secretaría pueda apoyar mejor sus programas.

Otro de los aspectos también importantes, es el aspecto de la publicidad; el aspecto de la publicidad que hoy por hoy, al parecer, pues cada quien lo ha hecho a su manera, y que se está buscando que la Secretaría se haga cargo en forma más directa de la regulación de la publicidad.

A lo mejor no nos interesa tanto cómo o de qué manera la hacen, o la están haciendo los distintos medios de transporte, sino más bien para que también la Secretaría tenga otra posibilidad más de hacerse llegar recursos y que pueda mejorar las vialidades.

Yo creo que en estos cuatro puntos que he hecho mención, se fundamentan de alguna manera lo principal de las modificaciones de esta Iniciativa, por lo que los integrantes de mi partido en esta Asamblea habremos de votar en favor de esta Iniciativa.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se registró como orador en contra el Representante Francisco Alvarado.

Tiene la palabra la Representante Estrella Vázquez.

**LA C. REPRESENTANTE ESTRELLA VAZQUEZ OSORNO.-** Muchas gracias, señor Presidente, con su venia.

Compañeras y compañeros Representantes: La propuesta de modificación que se ha presentado aquí, a la Ley de Transportes y Vialidad que ha aprobado la Asamblea de Representantes, centra su atención en varios puntos, que tienen sobre todo la intención de homologar algunas leyes, la Ley de Transporte a disposiciones federales; pero en particular me quisiera referir al punto que ha sido más polémico en esta discusión, y que se refiere a la obligatoriedad de contar con un seguro de responsabilidad de daños a terceros en sus personas, y que ha sido un tema que ha despertado opiniones controvertidas y que seguramente lo seguirá siendo en el transcurso de los próximos días.

Si nosotros pudiéramos analizar el problema del transporte en la ciudad, obviamente que tendríamos que

ver que este problema no ha sido resuelto, ni aún con la ley, ni aún con el Programa Integral del Transporte, y que realmente tenemos un transporte en la ciudad digno de cualquier país subdesarrollado, o peor aún, de los países más atrasados a nivel mundial.

El problema de los microbuses, el problema de Ruta 100, el problema de un transporte colectivo adecuado, confortable, eficiente, barato, el problema del funcionamiento del Metro y de todos los transportes que tenemos en la ciudad, obviamente revelan que en ese tema y en esas áreas nada, o muy poco se ha hecho; incluso, muchas de las acciones que se han emprendido podríamos decir que han sido completamente contraproducentes para lograr una ciudad con un transporte colectivo, priorizado por encima del transporte particular o privado.

Seguimos viviendo en una ciudad para el auto y tenemos que ubicarnos ahí para entender una propuesta que realmente pudiera resolver un problema muy grave, que es el de los accidentes viales y sobre todo el de las víctimas de estos accidentes.

Me parece que si analizamos el punto, esta propuesta desde esa óptica, podremos entender que es una forma para atacar este problema, se habla de cifras de 1996 de alrededor de 10 mil personas con lesiones y 900 personas muertas que no encuentran estas víctimas atención adecuada a sus problemas en el caso de accidente.

Esa propuesta de seguro obligatorio es una medida fuerte y distinta, pero que pretende realmente atender un problema serio el de la ciudad, que es el de los accidentados. Todos conocemos compañeros o conocidos que en algún momento han tenido que responder ante un accidente de esta naturaleza y sabemos que esto representa muchas veces la pérdida del patrimonio de esta persona para poder atender un accidente de esta naturaleza.

Por otro lado, me parece que la preocupación compartida que ha planteado aquí mi compañera Dolores Padierna, acerca del futuro de la aplicación de una disposición de esta naturaleza, no viene nada más de un radicalismo a ultranza ni de una preocupación sacada de la manga. Corresponde obviamente a muchas de las disposiciones que se dan en estos espacios legislativos y que buscan privilegiar intereses particulares y no ir al fondo del problema.

En ese sentido, me parece que debiéramos sumarnos a esa preocupación y señalar, aquí están los representantes de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, y sabemos que está trabajándose para la elaboración de un convenio que deberá firmarse con el Departamento del Distrito Federal y también sabemos que está en

puerta la elaboración de un Reglamento de Tránsito que pretende actualizar al vigente. Me parece que debiera haber un compromiso para que efectivamente ese convenio que va a ser firmado de la AMIS con el Departamento del Distrito Federal, buscara las pólizas más adecuadas para que realmente pudieran ser cumplidas, porque si no el problema que vamos a tener es de una disposición que no se cumple de nueva cuenta. Hacemos leyes para que no se cumplan.

Por otro lado, me parece que debiera proponerse y crearse un fondo por parte de estas mismas aseguradoras que tendiera a permitir que el acceso de todos los automovilistas a este seguro fuera factible.

Finalmente, me parece que en el Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad, debieran de establecerse también sanciones más severas en esta propia ley para que se castigara severamente a todos esos policías de tránsito que lucraran o extorsionaran a los habitantes, porque ahí está la preocupación.

Realmente el Partido de la Revolución Democrática plantea esa preocupación y no ve con claridad cuáles pudieran ser los mecanismos que permitieran que tanto en el Reglamento de la ley como en los convenios, estos candados quedaran considerados y realmente se fuera a resolver el problema de fondo que es la necesidad de contar con un fondo, con el que se pueda contar y realmente se pueda responder, ante los múltiples accidentes viales, especialmente aquéllos donde hay personas lesionadas o víctimas de esos accidentes.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Para fijar la posición en contra, se ha inscrito el Representante Francisco Alvarado, del P.R.D.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO ALVARADO MIGUEL.-** Con su permiso, señor Presidente. Compañeras y compañeros Representantes:

Tal parece que antes de irse el Jefe del Gobierno, Oscar Espinosa, pretende realizar un gran negocio con sus amigos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. Este negocio se llama "SUVA", que quiere decir Seguro para el Uso de Vehículos Automotores.

Esta iniciativa que estamos discutiendo, en la cual se pretende aprobar e incorporar a la Ley de Transporte un capítulo que establece la obligatoriedad de que todos los vehículos que circulen en el Distrito Federal, cuenten con un seguro que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros. Hasta aquí, la idea parece correcta; pero si un automovilista lesiona con su vehículo a alguien, el seguro cubrirá los gastos del daño ocasionado.

En la ciudad se registran 23.3. accidentes de este tipo al día. Lo que llama la atención es el tamaño del negocio; se reconoce que en el Distrito Federal, circulan más de 3 millones de vehículos. El costo anual del seguro que aquí se está discutiendo, tal parece que será de aproximadamente 200 pesos con 20 centavos, lo cual significa un monto concentrado de 6 millones 600 mil pesos que irían a parar a las arcas de las compañías aseguradoras.

Por su parte, el gobierno sancionará, a partir de julio de 1998, con treinta días de salario mínimo, a los automovilistas que no hayan contratado el SUVA. Dicen algunas aseguradoras que esto no representa un negocio para ellos, porque el monto del seguro no es suficiente y quieren que se amplíen, por supuesto con el tiempo, hasta llegar a 600 pesos aproximadamente. Sin embargo, dicen que están listos y que solo esperan la aprobación de esta Asamblea de Representantes.

Este seguro es en realidad un nuevo impuesto privado. Existen en la ciudad más de 2 millones de vehículos que no cuentan con algún tipo de seguro que ampare los daños que pudieran ocasionar. Los dueños de las aseguradoras, dicen que con el SUVA, se establecerá la cultura del seguro. Una cultura impuesta a la de a fuerzas con la bendición de los dioses del mercado.

La propuesta que establece la obligatoriedad del seguro para automóviles, pone de manifiesto una tendencia totalitaria; además del evidente beneficio que significaría para las empresas aseguradoras; y aquí valdría la pena preguntarse ¿a quién beneficia este seguro? y nos responderíamos que no solamente a los que se verían involucrados en algún percance, sino también evidentemente, a las aseguradoras.

El beneficio para las aseguradoras no quedaría ahí. En la ciudad de los Angeles, una de las cuales tiene un ordenamiento similar al que propone el P.A.N., las aseguradoras cobran cuotas adicionales según las características de la unidad. Por ejemplo, mientras más atrasado sea el modelo del vehículo es mayor el cobro, porque las probabilidades de los accidentes son mayores. Hay costos adicionales si el propietario carece de un lugar para estacionar su automotor y estos se incrementan si habita en un barrio o colonia con alta incidencia de robo de vehículos. En estos casos, el precio de la póliza es mayor según la marca y modelo, con base en las preferencias estadísticas de los delincuentes.

En las condiciones en que se haya la economía familiar de los capitalinos, un ordenamiento como el que propone el P.A.N. afectaría ya la de por sí muy golpeada economía de quienes vivimos en esta insegura y cada vez

más cara ciudad con un dudoso beneficio a los ciudadanos, a quienes se les pasa la cuenta de todas las facturas pendientes del Gobierno del Distrito Federal.

Esta propuesta impopular, desde todos los ángulos como se le quiera ver, es además autoritaria y su propósito más evidente es beneficiar a las empresas aseguradoras, con cargo al bolsillo de los ciudadanos, que sufren en los peseros las consecuencias que el Departamento del Distrito Federal siga sosteniendo las bases de un transporte colectivo insuficiente y peligroso, que no representa opción frente al vehículo particular.

Los autores de esta iniciativa creen que habitan en una ciudad de primer mundo, en la cual todos los propietarios de un medio de transporte son potentados que pueden darse el lujo de erogar, además del costo de las dudosas verificaciones periódicas, tenencias que se aplican en todo tipo de vehículos y sin contar con los constantes aumentos al precio de los productos básicos.

Es necesario que los asambleístas que firmaron esta iniciativa se pongan en los zapatos de la población y consideren que no estamos para seguir imponiéndole más cargas económicas a la ciudadanía.

Por estas razones, el PRD votará en contra de la iniciativa propuesta.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Para hablar a favor de la iniciativa se ha inscrito el Representante José Luis Luege Tamargo, de Acción Nacional, quien tiene el uso de la palabra.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).-** Señor Presidente: ¿qué procedimiento siguió usted para hablar a favor y en contra?

**EL C. PRESIDENTE.-** Ya están inscritos. El Representante Alvarado acaba de hablar en contra de la iniciativa, que fue inscrito, y el Representante Luege va a hablar a favor.

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

Bueno, yo lamento mucho, quizá por falta de tiempo o por exceso de trabajo, el no haber tenido la oportunidad de comentar más ampliamente, concretamente con Francisco Alvarado, la iniciativa concretamente en torno al seguro obligatorio, que es básicamente la objeción que viene a presentar a esta tribuna Francisco Alvarado.

Sin embargo, por el sólo hecho de estar en contra del seguro obligatorio, del SUVA, efectivamente así se le

denomina, está manifestando una posición en contra de todo el grupo parlamentario.

Yo solamente quisiera mencionar que quien es miembro de la Comisión y que pertenece al grupo parlamentario del PRD es Estrella Vázquez Osorno y ella, en todas y cada una de las reuniones en las que participó abiertamente, yo creo que en gran medida por su vocación en función de que preside la Comisión de Protección Civil, entendió perfectamente y no objetó, en grado alguno, la figura esta del seguro obligatorio. Otra cosa hubiera sido si hubiera habido alguna posición concreta del PRD, a través de Estrella Vázquez.

Ciertamente no se invita a todos los Representantes a las reuniones de las comisiones, pero yo sí distribuí la iniciativa a los 66 compañeros de esta Honorable Asamblea y también distribuí a todos los miembros de la Comisión, el documento proporcionado por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, que creo yo que permite quizá resolver muchas de las dudas que me da la impresión están planteadas aquí por Francisco Alvarado.

Yo diría que en esta ciudad tan compleja, donde habitamos ocho y medio millones de capitalinos, pero que estamos en una zona metropolitana con más de 16 millones, es obvio que la circulación de alrededor de 3 millones de vehículos y la transacción en materia de transporte, tanto colectivo de pasajeros como de carga, como de vehículos particulares, conlleva una serie de riesgos que finalmente redundan en accidentes y en pérdidas fatales muchas veces.

Entonces estamos hablando del enorme riesgo que existe por el hecho mismo de la circulación de vehículos.

Yo no estoy de acuerdo con la afirmación de usted de que esto es una imposición impopular, menos que es una propuesta de Acción Nacional. Yo no hice la propuesta concretamente del seguro obligatorio, sino que de una discusión de hace más de 2 años y a una propuesta efectivamente de la propia Secretaría, en función del resultado del análisis sobre un esquema de aseguramiento que nos fue presentado, decidimos discutirlo para lo cual convocamos a la Comisión, se elaboró la Iniciativa, se firmó y luego se discutió el dictamen.

Yo creo que el argumento que presenta Francisco Alvarado por sí sólo se cae; o sea, ¿quién es la gente más necesitada en esta ciudad, quien tiene un vehículo o quien carece de un vehículo propio? Pues quien carece de un vehículo propio.

¿Quién se ve más afectado en un accidente de tránsito, un peatón sin capacidad económica que es atropellado

imprudentemente por un vehículo o el propietario del vehículo? Pues ciertamente que la medida es más popular desde el enfoque usted mismo le está dando, porque no se está buscando proteger al dueño del auto particular, sino que se está buscando proteger precisamente al transeúnte, al peatón y al que es afectado, al tercer afectado por el uso irresponsable, imprudente o lo que sea, del auto particular o del vehículo de cualquier naturaleza.

Entonces en ese sentido yo diría que la propuesta es profundamente popular, porque protege principalmente al que es más dañado en ese tipo de accidentes y las estadísticas hablan por sí mismas, es altísimo, elevadísimo el índice de accidentes y casi del 100% el número de personas desprotegidas, con bajos salarios, que después de un accidente quedan quizá dañados para toda su vida y no les es reincorporado por nadie.

Hablamos de una cultura de seguros, sí, efectivamente. Ahí sí yo me considero promotor de la idea en el seno de la Comisión, pero coincidí con todos los miembros de la Comisión, de que es necesaria una cultura de aseguramiento.

Yo le diría a Paco Alvarado, que seguramente tiene seguro de gastos médicos mayores, tiene seguro de vida. Bueno, tu eres una persona privilegiada, tienes seguros muy costosos porque tienes la capacidad económica para pagar esos seguros; pero la gran mayoría de los habitantes de esta ciudad carecen de esa capacidad económica.

Entonces ese seguro, contrario a lo que usted está afirmando, viene a proteger precisamente a la gente más desprotegida.

Entonces yo rechazo, me parece que por sí misma se rechaza la Iniciativa. No es impopular, me parece que por el contrario.

Es un negocio evidentemente y aquí quisiera referirme a lo que mencionó Dolores Padierna. Sí es un negocio, toda la venta de seguros, los esquemas de aseguramientos son negocios, pero estamos ante un negocio totalmente legítimo y yo diría bastante humano porque está enfrentándose a un problema cotidiano de sufrimiento, de problemas, de accidentes, etc., entonces son de esos negocios que tienen una parte humana muy importante y aquí tendríamos que hablar de la calidad moral o no de la asociación que en este caso concreto ha discutido con nosotros ese esquema de aseguramiento.

A mí en lo personal me parece que es una institución seria, es una institución mexicana, de empresas mexicanas, de instituciones de seguros mexicanas. No vienen aquí las empresas inglesas, norteamericanas o

canadienses a vendernos un seguro, son empresarios mexicanos y si van a promover un negocio lícito, legítimo entre mexicanos, lo cual yo veo muy bien.

¿Qué garantía tenemos de que esa posición moralmente sea congruente? Bueno desde luego están los antecedentes que tenemos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. Es una Asociación muy seria.

En segundo lugar está la firma de un convenio mediante el cual se comprometieron a garantizar el servicio en toda el área metropolitana de la Ciudad de México. A incrementar en el número necesario las oficinas y los agentes de seguros para la venta y para el mejor servicio de los particulares, y a la respuesta inmediata y expedita en caso de accidente.

Pero el convenio, que lo conocemos y que lo tienen todos los miembros de la Comisión, incluye la formación de un fondo de contingencia. Ese fondo de contingencia, que no lo tiene el Gobierno, que nunca le es pagado un daño a un particular cuando sufre un accidente, garantiza el pago a una persona afectada en un accidente y que no es retribuido o bien porque la persona no está asegurada o carece de recursos económicos o bien porque ha sido sentenciado y se fue a la cárcel o porque se dio a la fuga. Entonces hay un fondo de contingencia.

Yo diría que es un poco difícil hablar de la garantía absoluta, pero quiero decirle que un compañero de la Comisión de otro grupo parlamentario propuso que se firmara el convenio antes de la discusión de este proyecto de decreto. Sin embargo, al analizarlo todos conjuntamente, dijimos, bueno, si nosotros firmamos el convenio antes, en primer lugar estamos como que condicionando. O sea, nos firman el convenio y entonces nosotros aprobamos la obligatoriedad del seguro y estábamos faltándole el respeto a esta soberanía, porque implicaría que al firmar nosotros o ser testigos de ese convenio estaríamos garantizando el voto hasta de Paco Alvarado, por ejemplo, que ahorita estaba manifestando su voto en contra.

Entonces, ésa fue la razón por la que no se firmó el convenio, pero el convenio ahí está y existe el compromiso de hacerlo.

Comentaba Dolores y aprovecho para referirme a ese tema, sobre el dejar en la ley el monto, o sea fijarlo en la ley; esto no es posible, porque si por ley se establece una cantidad, el gobierno también estaría obligado a licitarlo y requeriría todo un esquema de licitación pública para no sé cuántas, una o varias o muchas empresas de seguros, fueran las que tuvieran la autorización para vender el seguro en esas determinadas condiciones. Y aquí lo que se está provocando es la negociación de particular a particular, es el fomento también de la

iniciativa privada; de manera tal que se forme un círculo virtuoso, la obligatoriedad es solamente para un esquema de aseguramiento básico que tiene un costo de alrededor de siete salarios mínimos con una cobertura de 10 mil salarios mínimos, pero los demás esquemas de aseguramiento eso ya es negociación de particular a particular.

Por eso yo pediría la recapitación de Paco Alvarado y que pudiéramos aprobar la iniciativa tal y como viene propuesta.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se concede el uso de la palabra, al Representante Iván García Solís, para hablar en contra.

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

Ciudadanas y ciudadanos Representantes:

En primer lugar es conveniente decir que la propuesta de reformas a la Ley del Transporte, es una propuesta que abarca muchos cambios. Esta Ley es muy reciente, fue impuesta apenas el 20 de diciembre de 95 y ahora con muy poco tiempo de diferencia se están proponiendo cambios a 25 artículos, cambios que afectan a 25 artículos de 32 que tiene la ley.

Yo llamo la atención en primer lugar sobre eso, ¿pues qué clase de legislatura es ésta? Es una Legislatura insegura, es una legislatura ineficaz, es una legislatura que no tiene aplomo, no tiene certidumbre, no tiene eficacia en lo que está haciendo, que el PRI impone, desafortunadamente acompañado, no solamente del PAN, sino también en este caso del PT, que es un partido que recupera su carácter de paraestatal.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ (Desde su curul).-** Señor Presidente, quisiera hacerle una interpelación al orador.

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

**EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.-** Con todo gusto. Hable usted con toda formalidad y no solamente de manera indirecta.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO GONZALEZ GOMEZ (Desde su curul).-** Mire compañero, durante toda la legislatura hemos aguantado sus tonterías. Yo le suplicaría que diera argumentos en torno del contenido de la ley y que no se refiriera a que si son 25 ó 30 las modificaciones, refiérase al contenido de las mismas.

Ya estamos hartos de perder el tiempo con las insensateces que sube a decir sobre todos los temas. Entonces, por favor, sea prudente, pierda la virginidad

cerebral, use su cerebro por primera vez en la vida y, por favor, refiérase al problema del seguro o a lo que quiera. Por favor.

**EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.-** Bueno, la campaña le está haciendo un daño tremendo a este Representante; tremendo el daño que le hace la campaña. Seguramente sabe que su situación es verdaderamente grotesca, una campaña completamente marginal. Vean ustedes.

**EL C. PRESIDENTE.-** No se permiten diálogos, por favor.

**EL C. REPRESENTANTE IVAN GARCIA SOLIS.-** Pida usted, por favor, la palabra; pida usted, quiere interpelar, quiere hacer uso de la palabra, hágalo. No interrumpa de esa manera. Demuestra usted su carácter de candidato sumamente desechable, deleznable; un acompañante del PRI digamos; un acompañante financiado, auspiciado por el propio grupo en el poder.

Bien. Entonces vamos a continuar haciendo el análisis de esta ley.

Decimos que en un lapso muy breve esta ley pretende ser reformada en una gran cantidad de artículos. E insisto, esto demuestra que para tener una ciudad de leyes, como es muy frecuente que se diga, debemos buscar que sean leyes no improvisadas, leyes bien fundadas.

Hay muchos puntos que podemos mencionar sobre este precepto, sobre este conjunto de preceptos, pero desde luego que el tema que más ha llamado la atención es el que se refiere al seguro obligatorio. Yo pienso que tiene sentido hacer un buen debate en esta materia. Y anticipo que no estoy en contra de la extensión del seguro, yo creo que es buena, es correcta la idea de que haya un seguro cada vez más generalizado no solamente en materia de daños a las personas; yo diría, Representante Luege, que sería muy conveniente que los seguros abarquen otros riesgos, yo estoy de acuerdo en eso. Es más caro.

Entonces vayamos por parte y analicemos cuáles son las dificultades de establecer y de votar aquí un seguro de esta naturaleza, que aún siendo no tan oneroso como el seguro integral, de todas maneras sí lo es para capas muy importantes de la población.

Yo diría que esta garantía para las víctimas de un accidente es conveniente, es buena, pero desafortunadamente, si contratamos, si apoyamos la contratación automática de seguros en las actuales condiciones, esto no es una garantía. Y yo creo que aquí podemos hablar de experiencias personales que muchos hemos tenido. Tratar con los seguros es tratar con

entidades prepotentes y omnipotentes, que se creen omnipotentes.

Actualmente los seguros no garantizan un servicio adecuado para el daño que se causa. Por ejemplo, si es un daño a vehículos, un daño físico a vehículos, los seguros no garantizan o por lo menos no en la misma proporción, no en las mismas condiciones porque hay variedad de opciones, un trabajo de reparación adecuado; yo creo que todos tenemos esa experiencia en el sentido de que no hay una responsabilidad eficiente de los seguros, y hay quejas constantes, y no hay incluso el mecanismo de reclamación adecuado o ágil contra los propios seguros, porque en esta situación estamos: que el seguro no cumple y no hay manera de hacerlo cumplir, entonces este es un problema que hay.

Ahora, tratándose de asuntos médicos el problema es mayor. Los seguros indican y determinan a qué hospital, o a qué clínica será llevado el paciente. Y ellos trabajan sobre la base del menor costo y no de la mejor calidad.

Entonces, no hay garantía de que la persona dañada reciba a cambio del seguro la atención que merece; esto es una cosa generalizada.

El artículo que aquí se propone, tampoco permite esa garantía; porque este artículo dice; "Todo vehículo que circule por las vías públicas del Distrito Federal". Bueno, aquí yo creo que hay un error, porque debería decir: registrado en el Distrito Federal; porque circulan por las vías públicas del Distrito Federal muchos vehículos que no son de matrícula del Distrito Federal; yo creo que ahí hay una falla que habría que corregir en todo caso.

Dice a continuación: Deberá contar con póliza de seguro, que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas, y ahí dice: de acuerdo a las bases que establezca la Secretaría. Ahí ya el Legislativo no tiene nada que ver, ahí el Legislativa deja en manos del Ejecutivo las bases para garantizar este seguro.

Yo pienso que esta es una razón sumamente importante para no aprobar, por lo menos en este artículo, esta carta blanca que se da, por una parte a las compañías de seguros y, por otra, a la propia Secretaría de Transporte.

Veamos qué está pasando en materia de seguros en este país; porque lo que se está tratando de legislar aquí no corresponde solamente a un seguro médico para accidentes de tránsito, esto está conectado con un marco, con un contexto, en donde la tendencia general en este país es a establecer, a reforzar el mercado de seguros privados.

Por ejemplo, la Ley del Instituto Mexicano del Seguro Social, y la nueva Ley de AFORES crean el mercado de

compañías de seguro de retiro, que es un negocio muchísimo más grande, muy objetado, y del cual tenemos suficientes evidencias de que no hay claridad, no hay información suficiente, no hay trato equitativo, no hay garantía a los trabajadores.

El propio Partido Acción Nacional ha insertado en los periódicos una crítica a la manera como están procediendo los seguros. Entonces, seamos consecuentes.

Si el mecanismo de seguros en México es un mecanismo viciado, es un mecanismo aleroso, es un mecanismo que alienta la mayor ganancia y no corresponde en cambio a los beneficios que debería asegurar, entonces esto es el primero paso que tenemos que hacer. El primer paso que tenemos que dar es la reforma de los propios seguros en este país.

¿Por qué? Porque es una tendencia, que conforme al país avanza, la institución de seguros se va a desarrollar. Yo soy consciente de que esto es un fenómeno natural, y no estoy en contra de eso; pero sí estoy en contra de la discrecionalidad, en contra del gran negocio, del monstruoso negocio que significan los seguros.

Pongo el caso de la AFORES, creo que es un caso que viene perfectamente como anillo al dedo.

Bueno, esa misma reforma del Instituto Mexicano del Seguro Social, a través de la reversión de las cuotas, creó también las condiciones para ampliar el mercado de seguros médicos privados.

Algo más, fíjense, todavía algo más, los seguros se están metiendo en todos los poros de la sociedad.

La creación de la Comisión Nacional de Arbitraje Médico ha impulsado el aseguramiento de médicos y en general de profesionales de la salud, como mecanismo de defensa ante una creciente corriente de demandas por negligencia médica.

O sea, vean ustedes cómo la cultura de los seguros, que se le llama, es una cultura que tiene que ver, dijéramos, con la cultura de la ineficiencia o la cultura de la falta de cumplimiento. Este caso que estoy poniendo aquí del seguro de los médicos que se aseguran contra las reclamaciones de los pacientes, es un caso que demuestra ese absurdo, eso.

Lo primero que debiéramos hacer es establecer una cultura de la eficiencia para que no haya tantos dañados, tantos damnificados que después fueran sujetos de reclamación de seguro.

Entonces, yo pienso que esto es muy importante que lo tomemos en cuenta porque si no lo hacemos así entonces esto se convierte en un mecanismo de acumulación

monetaria, financiera, y se convierta esta Ley, claro, en una medida pequeña se convierte en una adición más a esta tendencia general de inflar, de fortalecer, de expandir de mala manera estas instituciones.

Por cierto, hay una Ley que también está en el tintero y que se refiere a los condominios, en donde se está previendo también el aseguramiento de los condóminos para que tengan un respaldo y una seguridad en sus propias viviendas.

Entonces, si el tema de los seguros es tan importante, yo creo que esta Asamblea de Representantes debiera establecer un criterio, un punto de Acuerdo, incluso una promoción legislativa para que entremos a discutir esto desde el principio y esto abarca la discusión de la Ley de Seguros que rige en este país. Si no hay una modificación de esa Ley de Seguros, de tal manera que garanticemos la responsabilidad de estas instancias, no tiene caso estar imponiendo seguros a diestra y siniestra cuando que no hay garantías de cumplimiento. Esto yo creo que es sumamente importante.

De tal manera que termino con esta afirmación: no estoy en contra de la tendencia general al aseguramiento contra riesgos de toda naturaleza. Creo que eso es parte de un avance en el país, pero sí estoy en contra y estamos en contra los miembros del Partido de la Revolución Democrática de que vayamos agregando facultades, facilidades, espacios para estas compañías irresponsables, hasta ahora sin responsabilidad suficiente, para que tengan un campo mayor.

¿Qué necesitaríamos hacer en estas compañías? Necesitaríamos tomar algunas medidas como las siguientes:

Primero, garantizar que los servicios que van a ofrecer sean servicios de primera calidad. Eso sería una cosa muy importante, y no simplemente mecanismos para cubrir el expediente, porque esto sería un fraude y las compañías de seguros constantemente cometen este tipo de fraudes contra los cuales es muy difícil reclamar.

Segundo, un control de utilidades. Esto es sumamente importante, porque dice el representante Luege: "claro, es que son negocios", pero son negocios que van a tener un mercado cautivo, entonces a título de qué vamos a poner en manos de estos negociantes la salud, la seguridad, las garantías que necesita toda la población y esto lo haremos de manera automática y obligatoria.

Sería una enorme irresponsabilidad de esta Asamblea legislar en esta materia sin antes tener la seguridad de que estas compañías son reformadas y tienen efectivamente una corresponsabilidad social. Por eso yo creo que no debemos trabajar de esa manera.

Repito, ya se fue de aquí el petista; dice que es una persona seria, pero quizá fue por ahí a visitar un mercado, una vecindad aquí en el Centro Histórico en su campaña completamente deteriorada.

Entonces, debemos decir que esta Asamblea no debe, no puede por ningún motivo cometer el error de tratar de enmendar de mala manera, por lo menos en este aspecto, hay otros, yo no los abordo de manera extensa, pero hay otros por ahí como, por ejemplo, el que se refiere a favorecer la aparición de flotillas en los camiones de carga porque se les quita la prohibición de que no sea un número muy grande de unidades, es decir, la limitación que sí se tiene para los taxis, no se tiene ya para los camiones de carga, con lo cual se favorece también la expansión de la gran empresa.

En fin, hay muchos otros temas; pero llamo a ustedes la atención, ciudadanas y ciudadanos Representantes, de que esta ley es muy reciente, muy nueva y se hizo mal. Nosotros votamos en contra. Ahora se quiere reformar, pero no necesariamente en un sentido positivo.

Ciudad de leyes, sí; pero no ciudad de leyes improvisadas y menos aún, de leyes regresivas y alevosas.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Para hacer uso de la palabra a favor de la iniciativa, se le concede la palabra al Representante Mario Valentín Pérez Ponce.

**EL C. REPRESENTANTE MARIO VALENTIN PEREZ PONCE.-** Gracias, señor Presidente.

Al abordar nuevamente esta importante tribuna, compañeras y compañeros Representantes, quisiera referirme en primer término a un pequeño párrafo sobre los comentarios que a la Ley de Transporte, nos hiciera el favor de dejarnos establecidos en su primera hoja, el doctor Pedro Emiliano Hernández Gaona y que a la letra dice: "En la actualidad el servicio de transporte representa uno de los temas más importantes y complejos que afecta a la mayoría de los habitantes del Distrito Federal y los de las áreas conurbadas".

Quise hacer este comentario porque la ley, nuestra ley, la Ley del Transporte, es una ley sujeta efectivamente, a ser mejorada y si está en nuestras manos, creo que debemos llevarlo a cabo. Dejarlo por un lado, sería también un acto de falta de responsabilidad.

Cuando señalábamos acerca del proyecto del decreto, decíamos a manera de resumen que en total se modificarían 21 artículos; también en estos se derogaría el artículo 48, se adicionaría el artículo 89 bis; no se deroga la fracción VIII del artículo 49 y el decreto

contiene tres Artículos Transitorios. Hago este comentario, porque deseo aclarar que con relación al transporte denominado "de servicio Público o de carga", solamente incide en 16 de esos 21 artículos a modificarse, en 16 de los artículos correlativos. Es decir, del término "servicio público o de carga", solamente se elimina el término "público" para quedar en esos 16 artículos el término definitivo "sobre servicio de carga".

En el tema del seguro, nos decía nuestro compañero Profesor don Iván García Solís, que está de acuerdo en principio en que se implante este seguro obligatorio. Es más, él señalaba que quisiera que fueran de cobertura más amplia y que cubriera otro tipo de elementos.

A nosotros nos parece interesante esta propuesta. Sin embargo, sentimos que la ciudadanía, hoy en día, tal vez tendría muchas dificultades para poder cubrir el monto de las primas a pagar y que entonces sí caeríamos en otra nueva irresponsabilidad: el que no se cubriera un precepto ya de ley que quedaría enmarcado perfectamente en nuestra Ley de Transporte.

Cuando él señala que existen autoridades prepotentes en las compañías aseguradoras, lamentablemente hemos observado, en algunos casos aislados, que sí es cierto, que no cumplen con su cometido y sobre todo no cumplen en dar un servicio acorde a la contratación.

Tienen ellos, en esta ocasión, de aprobarse por este honorable pleno, tienen ellos el reto tal vez más grande en la historia de sus prestaciones como compañías aseguradoras para ofrecer este servicio a los ciudadanos de la capital de la República. Es más, me atrevería a señalar que de no cumplir con los convenios que establezcan con los ciudadanos su misma existencia tal vez estaría en riesgo.

Así es de que no se trata de la implantación de un seguro que nos suene a un juego, a un simple acto de ver quién gana más en este sentido, sino de sentir que en el acto mismo se comprometen a dar un servicio que sobre todo cuide a los ciudadanos de la capital de la República.

Es mejor que no solamente haya una atención médica cuando se contrata un seguro, sino que vaya más allá.

Yo deseo aclarar que por ejemplo se tiene, entre otras prestaciones, el servicio de hospitalización, de ambulancia, servicios médicos, de enfermería, medicamentos, rehabilitación, indemnización por pérdida de miembros e indemnización por muerte y una suma asegurada de 250 mil pesos.

Debemos correr, compañeras y compañeros, riesgos por nuestro paso en esta vida. Este es uno de ellos.

Existe, en este caso del seguro, un círculo que me permitiría calificar como virtuoso si se cumple con ética profesional y a ello seguramente las compañías aseguradoras, el gobierno de esta ciudad y nosotros mismos estamos convocados a que se lleve a cabo de esa manera.

Estamos de acuerdo que se necesita una cultura, en materia del seguro, como lo establece el profesor García Solís, y estamos de acuerdo en que esta ocasión abre la oportunidad para iniciar con esta nueva cultura.

Pero, por si fuera poco, existe también una condición importante para garantizar el que cumplan las compañías aseguradoras: existe la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que es una autoridad vigente dentro de estas compañías aseguradoras encargadas de ventilar todos aquellos casos que en un momento dado no satisfagan a quienes hayan adquirido estos seguros.

Nos pronunciamos por esa nueva cultura, nos pronunciamos por este seguro que hoy seguramente tendrá que mostrarnos todas y cada una de las bondades de que es capaz y nos pronunciamos por que con ética profesional se brinde este importante servicio.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se ha registrado, para hacer uso de la palabra en contra de la iniciativa, el Representante Pedro Peñaloza. Adelante.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.-** Compañero Presidente; compañeras y compañeros estoicos que aún permanecen en la sesión y no se han ido a otros lados, ignoro cuáles:

¿Cuál es el debate para ver si podemos entender el debate?

Primero, a mí me parece que esta Iniciativa es una Iniciativa hecha, diseñada, pensando en varios escenarios. Primero, el escenario uno, el que están pensando los autores de esta Iniciativa, que no sé si sea el PAN el autor, yo no puedo decir eso, pero el PAN simpatiza lo cual está muy bien, es un derecho.

Entonces, ¿Cuál es el sentido de esta Iniciativa?

Miren, el sentido es creer con argumentos facilones que se puede otorgar el seguro. Voy a decir cuáles son los argumentos facilones, para que no se me vaya acusar aquí de cualquier cosa.

Dice el proyecto en la exposición de motivos, para convencernos de la bondad de esta Iniciativa: "Sólo un 28% cuenta con algún tipo de seguro"

Bueno esta cifra coincide con la cifra que informan las autoridades de que en la Ciudad de México el 70% de los

carros son carcachas. Carabias ha dicho más o menos lo mismo y la autoridad ésta igual.

O sea, este argumento de que porque sólo el 28% de los automóviles están asegurados en lógica formal y luego entonces deben asegurarse más, me parece simplón.

Y nos dicen más adelante estos autores, para seguirnos impresionando, imagínense ustedes: "Anualmente hay 8 mil, 400 denuncias ante el Ministerio Público relacionadas con el tránsito vehicular en las que se ven afectadas aproximadamente 10 mil personas por lesiones y 900 por fallecimientos" Es un argumento para impresionarnos.

¿Por qué los autores no nos dicen que diariamente se roban 400 autos y son 150 mil al año? Eso impresiona más, ¿no?

¿Por qué no se propone que los carros que no están asegurados sean asegurados con facilidades para enfrentar el problema del robo, porque es una industria?

Les repito, 400 automóviles se roban diario, 150 mil más o menos al año. ¿Por qué no usar ese argumento los autores de esto? y no venimos a impresionar con estas cifras que por cierto me parece que deberíamos ser un poco más profundos. No nos dicen por qué sólo el 28% tiene seguro, no lo veo aquí.

Sería bueno que mi estimado compañero Luege, si él cree prudente venir a tribuna me diga por qué no dan interpretación del 28%. ¿Por qué? Pues porque el otro 70% son los malos, irresponsables, malos mexicanos, borrachos, ¿o por qué? ¿Por qué, digo? Pues no lo hacen porque no tienen dinero, no han podido renovar su automóvil porque no tienen dinero y ahora les vamos a salir con la peregrina idea a esos muertos de hambre que van a tener que asegurarse obligatoriamente.

Ese es el problema social, no hay desde el PRD ninguna oposición a ultranza, irresponsable, falta de sensibilidad. Lo que estamos diciendo es; compañeros y compañeras veámoslo desde el punto de vista terrenal, concreto de los mexicanos de hoy, de estos pobres a los que Luege hacía referencia; pero Luege hacía una referencia de los que caminan por la calle. Bueno pero no estamos discutiendo aquí una Ley para circular en las banquetas.

Estamos discutiendo seguros para automóviles, y resulta, aunque ustedes lo dicen aquí, no yo, usando una cifra que dijo el Departamento y otra dijo Carabias, que el 70 por ciento más o menos de los automóviles no están asegurados y tienen problemas serios de tenencia y no pagan y se esconden y muchas cosas. Seamos globales en nuestra discusión.

Este 70 por ciento de mexicanos que no están asegurados, ¿por qué razón, estimado compañero Luege, por qué? Alguien tiene que subir a decir a tribuna por qué, por qué no se aseguran y yo creo que no se aseguran porque son gente que no tienen dinero para asegurar su coche y son gente que no va a renovar su carcachita porque no tienen dinero, porque la parte de su excedente económico la van a usar para sobrevivir, no la van a usar para asegurarse, pues qué lujos son esos para los pobres muertos de hambre, cómo van a asegurarse, cómo va a estar pensando una familia mexicana de los que no se aseguran, van a estar pensando en seguro, es un lujo, compañeros.

Por eso el debate central entre nosotros es ése, no es si nosotros queremos bajo la óptica opositora a ultranza, oponernos, sino los queremos invitar sinceramente a que reflexionemos acerca de quiénes son los beneficiarios de una ley.

Miren, un legislador cuando va a hacer una ley siempre dibuja su universo de a quién va a beneficiar. Por ejemplo, los que estamos empeñados en que esta Asamblea deje de hacerse maje y discuta y apruebe la Asamblea el asunto de la prostitución, por ejemplo, lo hacemos porque hay un universo de prostitutas, no estamos diciendo: legislece para las prostitutas que algún día nacerán, lo estamos diciendo porque hay prostitutas en la calle, están frente a nosotros, frente a nuestras narices y ya hay en la Asamblea gente que ahorita estoy viendo, que no quieren legislar sobre el tema porque son especiales. Ese es el tema, ¿cómo vamos a lograr que en este debate se diga a quién van a beneficiar?

Segundo. Mi impresión en segundo lugar es que esta iniciativa es una iniciativa que sí puede localizar también a los beneficiarios. No me digan, al menos sin que yo proteste, que esta iniciativa va a beneficiar a la mayoría de los mexicanos, va a beneficiar a los que tengan un excedente económico, uno. Va a beneficiar a las aseguradoras.

Y dice Luege, diciendo a verdad de Perogrullo, aunque Garay decía que no existe Perogrullo, pero Garay no está aquí. Diciendo una verdad de Perogrullo, que las aseguradoras son un negocio. Compañero Luege, pues sí son un negocio, eso no está a discusión, no está a discusión el capitalismo, no está a discusión la explotación, no está a discusión la plusvalía, no está a discusión aquí la explotación del hombre por el hombre, no está a discusión la revolución industrial, no está a discusión aquí si el PRI va a perder en las próximas elecciones, tampoco. Que quede en actas que dos jóvenes priístas dicen que van a ganar; en buena hora, cayeron en la provocación porque no está a discusión eso.

Entonces, yo creo que el que nos diga el compañero Luege que el seguro es un negocio, que me parece que eso no está a discusión, no nos exime de nuestra responsabilidad de que estamos violando el artículo 28 de nuestra Constitución, por cierto, aquellos que defienden aún todavía la Constitución a estas alturas, que dice, que en los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios y las prácticas monopólicas, estamos violando el artículo 28. ¿Quiénes se van a beneficiar de estos seguros, porque también hay que ser buen legislador para pensar a quien beneficia, desde el punto de vista de su intencionalidad legislativa y a quien beneficia, desde el punto de vista de las ganancias.

Y no me digan que los pobres de las aseguradoras, que por cierto son empresas que en la fase superior del capitalismo como diría Lenin, están vinculados, no hay aseguradoras que no estén vinculados al capital financiero; no es una aseguradora que alguien diga: Me asocio con mis compañeros de clase y pongo una aseguradora. No. Las aseguradoras hoy son parte de grandes monopolios que controlan servicios, que controlan finanzas, etc. ¿A quién van a beneficiar?

Supongamos sin conceder, que ustedes se salen con la suya, que todo indica que lo van a hacer, y se aprueba obligatoriamente que se aseguren los automóviles. Yo les aseguro desde ahora, hablando de aseguradoras, que muchos ciudadanos se van a amparar, porque ningún ciudadano puede ser obligado a efectuar una acción con la que objetivamente no puede enfrentar.

Y ahora resulta que esta ley es una ley hecha con una visión de que hay igualdad entre desiguales. Y no hay igualdad entre desiguales. No podemos decirle en la ley al señor que vive en Polanco o en las Lomas que asegure su automóvil, que siempre lo tiene asegurado, a decirle a un pobre muerto de hambre que no puede asegurar su automóvil. Y se van a amparar. Es más, yo les voy a aconsejar que se amparen, hay que decirles que se amparen a los pobres; porque los pobres no van a destinar, compañeros, una parte de su ingreso, en lugar de darle de comer a sus hijos, fíjense, que lo va a destinar para asegurar su auto.

¿Perdón? Bueno, me pregunta este compañero inquieto que cuánto va a salir el amparo. Bueno, si cae en garras de algún picapleitos, le va a salir caro; pero como hay abogados todavía honestos en el país, lo va a ayudar.

Entonces, compañeros y compañeras, quiero invitarlos a reflexionar, que hagamos un debate sobre los alcances de esta iniciativa de acuerdo no a lo que pensamos en general, sino lo que dicen ustedes; aquí dicen que el 28 por ciento de los automóviles están asegurados. Me tienen que responder, si así lo consideran, si lo creen

prudente, ¿cómo le van a hacer para que obligatoriamente, qué promoción, con qué van a convencer al 70 por ciento de los mexicanos de la ciudad para que asegure su carro; con qué, qué argumentos van a manejar, cómo le van a hacer, quiero saber? Es obvio que aquí hay un negocio de por medio; hay un negocio, compañeros. Pero es un negocio burdo y absurdo que puede ser muy parecido a aquellos que piensan que es posible obligar a la gente a hacer cosas; hay gente desde el gobierno que piensa que puede hacer eso.

Este es un ejemplo, estimado Luege; es un ejemplo. Porque quiero ahora que vengas aquí a reflexionar, espero que lo hagas en un tono reflexivo como yo lo estoy haciendo.

¿Perdón? ¿Cómo dice usted compañero Paoli? Muy bien. El compañero Paoli, violando este recinto, vino aquí a hacer prácticas religiosas y me exoneró. ¿Verdad, compañero? Ya, totalmente.

Una vez dicho esto quiero plantearles a ustedes lo siguiente. Las aseguradoras hoy en México están en crisis, hay una crisis de aseguradoras. ¿Cómo se va a someter a las aseguradoras para ello?

Vamos a la hipótesis: ya se aprobó la ley, ya se salieron con la suya, pues la empresa que tenga mayor capacidad, que ofrezca más descuentos o más atractivos va a asegurar.

Luego, esta Iniciativa es muy sintomática. En medio del desbarajuste automovilístico que hay en la Ciudad de México, donde no hay Registro Público de Automóviles, pretenden hacer una práctica coercitiva.

¿Cuál va a ser el instrumento que regule esto, según la iniciativa?. Compañero Luege, seguramente usted estará muy satisfecho con lo que hace el área de transporte del Departamento. No sé si esté contento, ahorita me lo dice.

¿En dónde se practican unas corruptelas impresionantes? Donde hay dobles placas, donde hay taxistas ladrones, en fin, donde hay elementos de la Secretaría, donde está este muchacho Peña Garavito, que por cierto quería ser representante popular y veo que no pudo, en buena hora para la ciudad.

Pero, bueno, lo que nos tienen que decir, no va a haber, no hay Registro Público de Automóviles, hay un desbarajuste.

La gente no tiene para vivir decentemente, y en lugar de proponer medidas que ayuden a elevar el nivel de vida de la gente, que la haga más reconfortante, viene aquí el PAN y el PRI; bueno, no puedo hablar de los ausentes, porque no está el PT, mejor no hablo.

Entonces, el PAN, el PRI, viene a presentar una Iniciativa que no alivia las cosas de la ciudad.

Yo les aseguro, compañeros, y es una propuesta, veo aquí a varios presuntos diputados del PAN, y otros presuntos del PRI, ¿cuántos de ustedes se atreverían, en sus campañas electorales, a encarar en zonas pobres esta propuesta, cuántos? Dicen que todos; bueno, ya entendía cómo la van a hacer: desde un tanque blindado. Muy bien, es un método moderno para hacer campañas. Muy bien, compañeros del PAN, ahí van, en fin,

Yo creo, compañeros y compañeras que las reflexiones están aquí, sé que es difícil que a estas alturas de la vida los que van a votar a favor no lo hagan, porque creo que tienen una óptica distinta de la ciudad. No sé si van a hacer lo mismo si ganan la elección del Distrito Federal el PAN, no sé si lo vaya a hacer. No sé si lo vayan a dejar hacer esas cosas; lo que les digo de antemano, es que el PRD no es un partido que pueda tolerar semejantes posiciones, no porque seamos un partido populista, al menos no lo soy yo. No estamos planteando populismos, simplemente estamos planteando cosas terrenales.

Ahí están millones de mexicanos que no tienen excedente para comer, para vivir, para satisfacer sus necesidades básicas, y ustedes vienen ahora a querer imponer un seguro que sólo lo podrán pagar quienes tienen un ingreso que les permite tener excedentes para ello; es la realidad. Lo demás, compañeros panistas, priistas y simpatizantes de esta Iniciativa, es lo de menos, porque ahí está la gente afuera; no estoy hablando de cosas imaginarias, ahí está la gente, ahí están las cifras, 150 mil carros robados al año, ¿qué se va a hacer para eso?.

O sea, ya que están planteado una Iniciativa sobre el automóvil ¿qué se va a hacer para ello?. Les preocupa que los autos estén asegurados, pero no les preocupa que a la gente les roben los coches; porque no escucharon ninguna Iniciativa de ustedes en torno a ello.

En fin, las ideas están aquí, espero que sigamos debatiendo con ideas y que los defensores de este atraco ojalá en unos meses no se arrepientan cuando se den cuenta que lo hicieron para un país imaginario, para una ciudad imaginaria y no para el Distrito Federal.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tiene la palabra el Representante Luege.

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

Quizá sería volver un poco a la discusión anterior, pero es obvio que la gente más desprotegida de esta ciudad, señor Pedro Peñaloza, carece de un automóvil; aunque ciertamente es altísima la cifra de automóviles en el Distrito Federal, es muchísimo más grande, pero mucho más, la cifra de población total en la Ciudad de México y es evidente que quienes poseen un vehículo su capacidad económica es muy superior a la de muchísima gente desprotegida a la cual usted se refirió.

El primer argumento que da usted, solito se viene abajo, porque la estadística que dice usted que le dio la maestra Julia Carabias, no sé de dónde se la habrá dado, pero es errónea; es un 40% de la planta vehicular en el Distrito Federal el número de vehículos que tiene más de 10 años, no un 70 como dice usted que le comentaron. Eso está en todas las estadísticas.

Entonces, ahí está su propia respuesta. Si solamente está asegurado el 28%, hay otro 32% que se podría asegurar si consideráramos que ese 60% es gente que tiene capacidad económica.

Lo tercero, a usted le preocupa más el robo de vehículos que las personas lesionadas, que las personas muertas fatalmente en un accidente. A nosotros nos preocupan las personas, y he ahí el problema de esta discusión que se confunde. No estamos obligando a asegurar el vehículo; este es un esquema de aseguramiento para las personas, para los daños a terceros en sus personas. Es decir, precisamente, vuelvo a repetirlo, para la gente desprotegida, porque normalmente en un accidente vial, cuando se ve involucrado un transeúnte, casi siempre, o ciclista o un motociclista, casi siempre el que sale perdiendo obviamente es la persona más desprotegida que es precisamente el peatón y muchísimas veces el peatón, el motociclista, el ciclista está ligada a gente más desprotegida también económicamente.

Entonces, este esquema de aseguramiento tiene un beneficiario que son las personas y yo creo que de ahí está la importancia y el beneficio que se tiene en este tipo de seguro.

La facultad que tenemos nosotros para proponer este esquema de aseguramiento lo tenemos en el artículo 122. Dice usted que la gente se va a amparar porque no lo puede pagar. Ampararse quiero decirle que hay la facultad para establecer restricciones vehiculares, para establecer las condiciones de circulación en la Ciudad, para establecer medidas de emisiones máximas por un vehículo automotor, y todo eso son facultades de esta Asamblea y se está haciendo y los amparos contra lo que es una facultad constitucional de esta Asamblea no van a prosperar.

Además no van a prosperar porque el beneficio está precisamente en el monto que está usted olvidando del costo de la póliza, 200 pesos promedio, 7 días de salario mínimo, contra un beneficio de 10 mil salarios mínimos, y es precisamente una obligación del propietario de un auto particular contar con ese tipo de seguros. Cuando usted tiene un auto, usted maneja como la mayoría de los que estamos aquí, a mucha gente se le olvida que tiene una responsabilidad civil que se llama responsabilidad objetiva, que lo hace responsable de los daños que ocasiona el vehículo en un accidente, y muchísimas veces en un accidente también el propietario no asegurado enfrenta a una catástrofe económica.

Es realmente benéfico el esquema que se está proponiendo. No es una propuesta nuestra, no es una propuesta para beneficiar a las empresas aseguradoras como está mencionándose aquí. Realmente a la empresa aseguradora le interesarían los otros tipos de cobertura. ¿Cuál es el seguro que más le interesa a la aseguradora, compañero Pedro Peñaloza? Precisamente el que cubre el robo del vehículo, porque tiene la póliza más alta y la póliza efectivamente está en función del costo del vehículo.

Si hay vehículos como los que tienen muchos de los compañeros que veo yo aquí enfrente de mí, obviamente que las pólizas van a ser muy elevadas, pero estamos hablando de un costo mínimo, de un costo base de aseguramiento en beneficio tanto del conductor, pero principalmente del beneficiario.

Yo creo que hay razones suficientes, compañeros, para pedir el voto afirmativo para esta propuesta que espero sea mayoritaria.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Para alusiones personales, tiene la palabra el Representante Pedro Peñaloza, hasta por cinco minutos.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.-** Compañero Presidente. Compañeras y compañeros.

Yo creo que el debate, me parece que está muy claro. Para Luege, la discusión es que ellos están pensando en las personas; fíjense ustedes, el P.A.N. ahora piensa en las personas. Perdón, corrijo: Ahora y siempre, para que parezca poema hacia el P.A.N.

Pero miren: son frases esas, son simplemente frases huecas decir que viene aquí el P.A.N. a defender a las personas, está bien para una manta en algún distrito de Benito Juárez. Incluso se lo sugiero a algún joven que concurse por ahí. El P.A.N. defiende a las personas.

Pero a ver, compañero Luege, ¿por qué se amparó usted cuando le engancharon su automóvil, aquí en la zona? Se amparó usted; y fíjese ¿me puede usted decir de cuánto ascendía la multa? Una bicoca, una bicoca, fíjense y Luege, se amparo y nos viene a decir ¿qué tanto es tantito, hombre?, pues no importa, es muy poco lo que van a pagar y él se amparó por una bicoca y conste que su capacidad de ingreso, no es muy parecida a la que gana un obrero que tiene un volkswagen; no creo. Hay un duelo muy cerrado, pero no tanto.

Entonces resulta ahora, que mi estimado compañero Luege, dice bueno, hombre, los pobres son sujetos de la responsabilidad objetiva y ni modo. Esa es la diferencia con ustedes y nosotros. Como diría el Maestro Trotsky, "su moral y la nuestra". Es decir, para ustedes no importa de qué extracción social sean las personas, no nos importa porque son sujetas a la ley sean pobres o ricos. Para mí no hay igualdad entre desiguales. Yo no puedo medir lo mismo a un señor que gana una miseria de salario, con un señor que gana mucho dinero; pero dice usted, en nombre del derecho que le aconsejó su colega, no hombre, son personas; todas son iguales. Es la discrepancia con ustedes. Para ustedes no hay clases sociales; es más, no existen. Es un invento de algunos comunistas. Es más, esos pobres miserables que hay en México, son, como decía el teórico Azpe, son un invento. Ese es el debate y usted me dice aquí, es que le dijo mal las cifra Carabias. Bueno, le quiero aclarar yo varias cosas. A mí nunca me dijo Carabias nada, porque yo a Carabias, la última vez que la ví fué en la Universidad hace como 20 años. Ella traía pantalones de mezclilla, andaba haciendo pintas a favor del P.C. No la he visto más. A mí Carabias no me ha dicho eso.

Usted dice que son 40 por ciento; supongamos que son 40 por ciento. De todas maneras, la cifra aunque para usted sean personas, cuenta. ¿Sabe usted cuál es el nivel de ingreso de la mayoría de los que habitan la ciudad de México? ¿Sabe usted del grado de extrema pobreza de lo que hay en la ciudad de México?; y que tienen su carrito y que ahí los vemos en la mañana, ahí con su carcachita contaminando la ciudad; y ahí van con su familia y los niños a la escuela. Ahí van. ¿Qué les decimos a esos pobres muertos de hambre?.

¿Qué les decimos a esos pobres muertos de hambre? Son personas, ni modo, la ley es dura, pero es la ley; es el razonamiento de los abogados derechistas.

**EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO (Desde su curul).-** Señor Presidente, pido la palabra.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Con qué objeto, Representante Luege?.

**EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO (Desde su curul).**- Para hacerle una pregunta al señor Representante.

**EL C. PRESIDENTE.**- ¿Acepta una pregunta, Representante Peñaloza?

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.**- Siempre acepto preguntas.

**EL C. REPRESENTANTE JOSE LUIS LUEGE TAMARGO (Desde su curul).**- Solamente la aclaración, compañero Pedro, que usted insistentemente se refiere a las personas como muertos de hambre y yo como personas. Solamente esa aclaración. El que está llamándoles muertos de hambre es usted, insistentemente, para mí son personas.

Cuando yo hablé de la responsabilidad objetiva me referí al propietario del vehículo, que es el que tiene la responsabilidad civil, y precisamente en beneficio del desprotegido, que muchas veces es afectado por un automóvil, es la bondad de esta iniciativa; pero yo nunca me he referido de esa manera a las personas como usted lo está haciendo.

Muchas gracias.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.**- Le voy a informar, para documentar lo que he dicho.

Le voy a repetir que usted ha dicho aquí que las personas. Mi diferencia con usted es que para mí es muy difícil, desde el punto de vista metodológico, hablar de que el público y las personas de la Ciudad de México, porque desgraciadamente para mí, y conste que Huxley decía otra cosa, desgraciadamente para mí aquí afuerita hay muchos muertos de hambre.

¿Qué quiere decir muertos de hambre para usted? Le informo: gente que no tiene excedente económico para vivir y que no está pensando en asegurar su carcachita.

Voy a contestar dos, una de alguien que erupió por ahí y otra, no le entendí bien, pero algo de las carcachitas. Voy a tener que explicarles, espero que sea usted tolerante, señor Presidente, para explicar pacientemente esto.

Mire: dice el compañero Luege que él no se ha referido como yo lo he hecho, de mala manera, a los muertos de hambre. Lo he hecho para fines pedagógicos, estimado Luege, espero que lo aprecie.

No es posible que usted pueda, y quienes simpatizan con esta iniciativa, decir bajo el argumento de que son personas, en genérico, se haga abstracción de que esas personas están conformadas por personas, por seres

humanos que se están muriendo virtualmente de hambre. Es la diferencia.

Usted dice: "no importa", "qué va a importar". Ya nos dijo: "qué tanto es tantito". ¡Hombre!, no va ser tanto lo que van a pagar, pero sigue la convocatoria, eh, lo invito. No sé si usted va a ser candidato, no va a ser. Bueno, podemos ir con algún joven panista, que veo aquí varios inquietos, que van a ser candidatos, para ver cuál es la reacción de la gente.

Finalmente, compañeros y compañeras, la diferencia está clara, al menos creo que está clara, no hay nada siempre definitivo: el PAN y el PRI proponen una iniciativa donde para ellos no hay pobres ni ricos, la ley es dura pero es la ley, simplemente hay personas; olvidan, pequeño detalle, insignificante, que hay millones de pobres que no sé cómo le van a hacer para pagar esa bicoca. Ese es el problema.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.**- Sírvase la Secretaría consultar a la Asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.**- Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica se consulta al pleno de esta Asamblea si el dictamen a debate se encuentra suficientemente discutido en lo general. Los que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

Se considera suficientemente discutido, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.**- Antes de proceder a recoger la votación del dictamen en lo general, se pregunta a los ciudadanos Representantes si se habrán de reservar algún artículo del Dictamen para ser discutido en lo particular.

No habiendo artículos reservados para su discusión en lo particular, proceda la Secretaría a recoger la votación nominal del Dictamen en lo general y en lo particular.

**EL C. SECRETARIO.**- Por instrucciones de la Presidencia se va a proceder a recoger la votación del dictamen en lo general y en lo particular. Se ruega a la Oficialía Mayor hacer el anuncio a que se refiere el Artículo 55 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea.

Se solicita a los ciudadanos Representantes que al emitir su voto lo hagan en voz alta diciendo su nombre y el sentido del mismo.

Filiberto Paniagua recogerá la votación por la afirmativa. Francisco Dufour recogerá la votación por la negativa así

como las abstenciones. Comenzamos de derecha a izquierda.

Amado Treviño, en pro.

José Antonio Arzate, en pro.

Carlos Daniel Torres, en contra.

Francisco Alvarado, en contra.

David Cervantes, en contra.

Manuel Rojas, a favor.

Antonio Paz, a favor.

Julio Alemán, a favor.

Pérez Ponce Mario Valentín, a favor.

Héctor González Reza, a favor.

Javier Salido Torres, a favor.

Francisco Paoli, a favor,

Luege Tamargo, a favor.

Víctor Orduña, a favor.

Salvador Muñúzuri, en pro.

Jiménez Guzmán, en pro.

Nava Salgado, a favor.

Miguel Angel Alanís Tapia, a favor.

Alejandro Cabrera, a favor.

Arturo Contreras, en pro.

Pedro Peñaloza, en contra.

Ricardo Bueyes Oliva, en pro.

Martha de la Lama, a favor.

Pilar Pardo, a favor.

Ignacio Robles, sí.

Mondragón Manzanares, sí.

Rodolfo Samaniego, sí.

Francisco Dufour, a favor.

Paniagua García, a favor.

Eric Moreno, a favor.

Tayde González Cuadros, a favor.

Gámiz Fernández, a favor.

Margarita Zavala, a favor.

Arturo Sáenz Ferral, en contra.

Eduardo Morales, en contra.

Salvador Abascal Carranza, a favor.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** ¿Faltó algún ciudadano Representante de emitir su voto?

Son 30 votos en pro, señor Presidente, y 6 en contra.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).-** Solicito se verifique la votación.

**EL C. PRESIDENTE.-** Proceda la secretaría.

**EL C. SECRETARIO FRANCISCO DUFOUR SANCHEZ.-** Repetimos la votación para el conocimiento del Representante Peñaloza.

En pro 30 votos y en contra 6; 36 que sí nos dan el quórum necesario.

**EL C. PRESIDENTE.-** Aprobado el dictamen con proyecto de decreto de reformas a la Ley de Transporte del Distrito Federal, que presenta la Comisión de Vialidad y Tránsito Urbano en lo general y en lo particular. Pasa al Ejecutivo para sus efectos constitucionales.

Proceda la Secretaría a verificar el quórum.

**EL C. SECRETARIO.-** Esta Secretaría por instrucciones de la Presidencia va a verificar el quórum.

(Se pasó lista de asistencia a los señores Representantes).

**EL C. SECRETARIO.-** Señor Presidente, hay una asistencia de 35 ciudadanos Representantes. Hay quórum.

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA (Desde su curul).-** Señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** ¿Con qué objeto, Representante Peñaloza?

**EL C. REPRESENTANTE PEDRO JOSE PEÑALOZA.-** Una moción. Quiero dejar constancia que durante esta votación se violó el inciso 3 del artículo 165 que dice a la letra: "Concluido este acto, uno de los mismos secretarios de la Mesa Directiva preguntará dos veces en voz alta si falta algún Representante de votar". Y lo hizo más de dos veces.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tome nota la Secretaría.

Sírvase la Secretaría dar lectura a la propuesta de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias para el desarrollo de la Sesión Solemne que se llevará a cabo el próximo día 16 del presente.

**EL C. SECRETARIO.-** Por instrucciones de la Presidencia se va a dar lectura a la Propuesta de Reglas para la celebración de una Sesión Solemne, en la que se reciba al señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl Corea.

**COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS Y PRÁCTICAS PARLAMENTARIAS**

**PROPUESTA DE REGLAS PARA LA CELEBRACION DE UNA SESION SOLEMNE EN LA QUE SE RECIBA AL SEÑOR IL KWON MOON, PRESIDENTE DEL CONSEJO METROPOLITANO DE SEUL, COREA.**

**HONORABLE ASAMBLEA:**

*A la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias fue turnado el Acuerdo de la Comisión de Gobierno por el cual se resolvió recibir al señor Il Kwon Moon, en Sesión Solemne a celebrarse el día 16 de Abril 1997; por lo que, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 34 y 57 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, se somete a la aprobación de este Pleno, como asunto de urgente y obvia resolución, la siguiente:*

**PROPUESTA**

**UNICO.-** La Sesión Solemne en la que se reciba al señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl, Corea, se desarrollará conforme a las siguientes reglas:

1- Se citará a los Representantes miembros de este órgano de gobierno para la celebración de la Sesión Solemne a las 10:30 horas del día 16 de Abril de 1997.

2.- Se pasará lista de presentes.

3.- Con la asistencia de los miembros presentes el Presidente de la Mesa Directiva declarará instalada la Sesión Solemne.

4- Inmediatamente se nombrará una comisión de cortesía para que acompañe al interior del recinto de sesiones al señor Il Kwon Moon y a su delegación, a quienes se les invitará a ocupar los lugares que al efecto haya acordado la Comisión de Gobierno.

5.- El Presidente concederá el uso de la palabra al señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl.

6.- Al finalizar la intervención del invitado, el Presidente de la Mesa Directiva concederá el uso de la palabra al Presidente de la Comisión de Gobierno de esta Asamblea.

7.- Una vez finalizadas ambas intervenciones, el Presidente hará la despedida del invitado y su delegación.

8.- Inmediatamente después el Presidente declarará clausurado la Sesión Solemne.

*Dado en el Recinto Legislativo de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, a los catorce días del mes de abril de mil novecientos noventa y siete.*

*firman los Representantes: Jorge González Macías, Presidente; Manuel Terrazo Ramirez, Vicepresidente; Ricardo Bueyes Oliva, Sandra L. Segura Rangel, Secretaria y Luis Velázquez Jaacks.*

**EL C. PRESIDENTE.-** Está a discusión la propuesta de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias para el desarrollo de la Sesión Solemne que se efectuará el próximo día 16 de los corrientes.

Se abre el registro de oradores.

Oradores en contra

Oradores en pro

No habiendo quien haga uso de la palabra, proceda la Secretaría en votación económica a consultar a la Asamblea si la propuesta de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias es de aprobarse.

**EL C. PROSECRETARIO FILIBERTO PANIAGUA GARCIA.-** Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se consulta a la Asamblea si es de aprobarse la propuesta de referencia. Los que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo poniéndose de pie.

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

Aprobada la propuesta de la Comisión de Estudios Legislativos y Prácticas Parlamentarias, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Tome nota la Secretaria.

Para referirse a asuntos ecológicos en el Distrito Federal, se concede el uso de la palabra al Representante Héctor González Reza, del Partido Acción nacional.

Antes de tomar la palabra, señor Representante González Reza, si me permite:

En los términos del artículo 27 del Reglamento para el Gobierno Interior, consulte la Secretaría en votación económica a la Asamblea si se autoriza continuar los trabajos de esta sesión hasta agotar el Orden del Día.

**EL C. PROSECRETARIO FILIBERTO PANIAGUA GARCIA.-** Por instrucciones de la Presidencia y en votación económica, se pregunta a la Asamblea si se

autoriza 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 continuar la sesión, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Adelante, Representante González Reza.

**EL C. REPRESENTANTE HECTOR GONZALEZ REZA.-** Muchas gracias, señor Presidente.

Compañeras y Compañeros Representantes: Lamentablemente no hubo comparecencia de los ciudadanos delegados políticos en los últimos meses, como hubiera sido deseable, necesario y útil para esta Ciudad, pero no obstante los representantes populares estamos obligados a venir a plantear aquí los principales problemas porque estos no pueden ser pospuestos.

Deseo en esta ocasión referirme al relativo a la construcción de un verificentro, como los que últimamente se concursaron y concesionaron, los macroverificentros, en la Delegación de Xochimilco.

Se trata en este caso de una construcción al margen de la Ley, sin ningún permiso, sin ninguna autorización, sin ninguna licencia se inició la construcción de un verificentro en las calles de Nuevo León número 69 en uno de los barrios de más tradición en la Delegación de Xochimilco.

De inmediato los vecinos manifestaron su inconformidad, acudieron a un servidor como representante y presentamos la denuncia ante las autoridades.

La respuesta de las autoridades delegacionales fue que no tenían conocimiento de que se hubiese gestionado algún permiso o autorización para la construcción de ese verificentro. Entonces, toda vez que una obra de esta magnitud genera severos impactos negativos, tratándose como lo menciono de uno de los barrios patrimoniales de más tradición en Xochimilco, acudimos a preguntar a la Dirección de Ecología del Departamento del Distrito Federal la situación en que se encontraba este verificentro, y la respuesta fue que en efecto habían obtenido por concurso la concesión para operar como Centro de Verificación, pero que no conocían porque no formaban parte del expediente, las licencias y autorizaciones en materia de uso del suelo.

Así fue que a presión de Representantes y vecinos se hizo que la Delegación mandara a hacer inspecciones para solicitar documentación.

A pesar de estas inspecciones ante las cuales la empresa, la construcción no presentó ninguna documentación,

continuaron los trabajos. Mayor presión y reuniones con la autoridad hicieron que se llevaran a cabo la clausura de los trabajos hasta en dos ocasiones y hasta en dos ocasiones fueron los sellos violados sin que la autoridad hubiese actuado en consecuencia.

En una de las últimas reuniones con la autoridad, cuando denunciábamos que continuaba la obra al margen de leyes y reglamentos en materia de desarrollo urbano, la autoridad exhibió lo que para ella significaba la prueba de legalidad de esta construcción y nos mostró una constancia de zonificación, cuando todos sabemos que esta constancia es sólo una parte de los muchos instrumentos de control en materia de desarrollo urbano que requiere un proyecto para consumarse. No es suficiente la constancia de zonificación.

Además de esta constancia, nos dijeron señores aquí está la constancia de zonificación como "H2B"; y además "H2B" tiene uso permitido de talleres y el verificentro se homologa a taller mecánico; y trataron de llevar la discusión al punto de que si el verificentro se homologaba o no, a taller mecánico. Pero la discusión no era esa si se homologaba o no, a taller mecánico. Puede homologarse.

Lo que estábamos discutiendo primero, es que la constancia de zonificación no implica ninguna autorización para construir, como pretendió hacerlo ver la autoridad a los ciudadanos de Xochimilco; había una Consejera Ciudadana presente y el de la voz.

Así las cosas, hicimos ver a la autoridad que no es suficiente como instrumento de control la pura constancia y que independientemente de que se homologue o no, en el "H2B", el uso de taller automotriz estaba prohibido. Entonces la autoridad, que llevaba dos ases en esa reunión; y la primera denuncia aquí es la falta de seriedad de la autoridad, de una manga había sacado la constancia y de la otra manga sacó entonces la orden de clausura ya para firmarla, o sea, ya llevaba las dos, a ver cuál pegaba. Esa es la seriedad con la que se están tratando los problemas en la Delegación de Xochimilco; y entonces, se procede a firmar una vez más, la orden de clausura y demolición esta vez de los trabajos; clausura y demolición.

Con estos dos ases, con esta falta de seriedad, lo único que se hizo fué lograr que la empresa o el promovente ganara tiempo; tiempo suficiente para promover un amparo e interponer este recurso contra actos de autoridad.

Así las cosas, vemos que las maniobras de las autoridades hacen prosperar los amparos en materia de proyectos y de construcciones en la ciudad. No sólo son ya las construcciones en las áreas de reserva ecológica;

son ahora los megaproyectos los que han trasladado esta práctica ya viciada, del suelo de conservación al suelo urbano.

La obra del verificentro está ya casi terminada y está por operar; de tal suerte que los panistas, que hemos investigado el expediente y que hemos consultado el Programa de Uso del Suelo vigente y original que corresponde a 1997, lo vamos a exhibir aquí, ante los medios de comunicación y ante la opinión pública como prueba plena de que el uso de taller mecánico está prohibido, concediendo que se homologue al de verificentro.

Además, esto nos permite afirmar la ilegalidad de esta obra y de este verificentro, y desde ahora demandamos a las autoridades del Distrito Federal que hagan cumplir la ley, así como que suspendan la concesión, porque no es el único caso, de todos aquellos verificentros que se hayan construido y que estén listos a operar sin contar con la documentación plena de esta Asamblea, ha procurado que se integra a través no solo de la Ley de Desarrollo Urbano, sino del Programa de Desarrollo Urbano y los Programas Delegacionales.

Se está burlando una de las disposiciones más importantes que ha expedido esta Asamblea de Representantes, que es la Ley de Desarrollo Urbano en sus instrumentos de control.

Muchas gracias.

**EL C. PRESIDENTE ERIC MORENO MEJIA.-** Para hablar sobre una Efemérides del 10 de abril, tiene el uso de la palabra el Representante Francisco Alvarado.

**EL C. REPRESENTANTE FRANCISCO ALVARADO MIGUEL.-** Gracias, señor Presidente.

Compañeros y compañeras Representantes: Hoy el mejor homenaje que podemos y debemos hacer a la memoria del General Emiliano Zapata, revolucionario acribillado por las balas de la traición carrancista en Chinameca, Morelos, el 10 de abril de 1919, es denunciar la estrategia de guerra sucia y las tácticas de contrainsurgencia utilizadas por el actual régimen contra los pueblos y etnias de todo el país, en particular: los tojolobales, choles, tzetzales, tzotziles, mames y lacandones, que decidieron revelarse el primero de enero de 1994.

La gravedad de la situación actual de Chiapas puede medirse en función de que desde septiembre de 1996 a la fecha fue suspendido el diálogo y la negociación entre el gobierno federal y el Ejército Zapatista de Liberación Nacional, debido a que el Presidente Zedillo, a través de Emilio Chuayffet, se negó a reconocer la iniciativa de

ley de derechos y cultura indígenas, elaborado por acuerdo del mismo gobierno federal y el EZLN.

A menos de tres meses de las elecciones federales y locales del 6 de julio próximo, es conveniente dilucidar, como representantes populares, las siguientes interrogantes: ¿por qué no cumplió el gobierno federal su compromiso de sostener un diálogo propositivo, serio y respetuoso con los insurgentes zapatistas?.

¿Cuáles son los escenarios previsibles si continúan suspendidos el diálogo y la negociación entre el gobierno federal y el EZLN?

¿Qué garantías tiene la oposición política, de ver respetados sus triunfos electorales si el régimen zedillista decidió ya apoyar al partido oficial?

Un breve recuento de los acontecimientos ocurridos en la actual coyuntura y de las acciones emprendidas por el gobierno federal, el gobierno del estado de Chiapas y otros actores políticos, civiles y sociales, explicaría la situación tan delicada en que se encuentra nuestro país.

No obstante los contactos y el intercambio epistolar que Ernesto Zedillo estableció con los dirigentes del EZLN en 1994, para reanudar supuestamente el proceso de diálogo y negociaciones, y que el 15 de enero de 1995 el entonces Secretario de Gobernación, Esteban Moctezuma Barragán, decidió reunirse con el Subcomandante insurgente Marcos, aparentemente con el mismo propósito, el 5 de febrero de ese mismo año, Ernesto Zedillo amenaza con un ultimátum al EZLN y el 19 de febrero se giran órdenes de aprehensión en contra de sus principales dirigentes.

La intentona zedillista, de dar un golpe espectacular al EZLN, fracasó, no pudo aprehender a los dirigentes del EZLN y abrió un proceso que culminó en julio de 1995 con el cambio de Secretario de Gobernación; no pudo satisfacer ese requisito impuesto por el gobierno estadounidense en el proceso de negociaciones secretas y de firma de acuerdo del 21 de febrero de 1995, para obtener el macroprestamo de 50 mil 529 millones de dólares, integrado por swaps, crédito del Fondo Monetario Internacional, recursos del Departamento del Tesoro y del Sistema de la Reserva Federal.

No pudo desviar la atención y las críticas de multitud de actores políticos y sociales, empresarios, deudores, etc., por los errores de diciembre de 94 y por los efectos y estragos de la crisis financiera.

Obligado por las grandes y continuas movilizaciones en todo el país, el gobierno de Zedillo y el partido oficial no pueden obstaculizar el proyecto de Ley para el Diálogo, la Conciliación y la Paz Digna en Chiapas, el cual es

aprobado por la Cámara de Diputados en marzo de 1995 con modificaciones propuestas por el PRD.

Ya con Emilio Chuayffet como Secretario de Gobernación, y después de que el EZLN ha realizado la Consulta Nacional por la Paz y la Democracia, la cual lo mandata para convertirse en fuerza política, se lleva a cabo en septiembre del 95 a enero del 96 el diálogo y la negociación en la Mesa 1, que concluyen con la firma, el 16 de febrero de 1996, de los Acuerdos de San Andrés Sobre Derechos y Cultura Indígenas, entre la delegación gubernamental y el EZLN.

El incumplimiento a estos acuerdos, por ejemplo la falta de instalación de la Comisión de Seguimiento y Verificación, la actitud racista de desprecio y la prepotencia de la delegación gubernamental, así como su estrategia de intransigencia, intolerancia y cerrazón en el proceso de diálogo y negociación en la Mesa 2, Democracia y Justicia, determinaron el retiro del EZLN en cumplimiento de la consulta hecha a los pueblos y comunidades indígenas el 29 de agosto de 1996.

En esa fecha el EZLN hizo públicas las condiciones para reanudar el diálogo, las cuales hasta el momento no se han cumplido o han sido muy parcialmente, y son:

1. Que existan garantías de un compromiso serio y una salida política e incluyente por parte del Gobierno Federal.
2. Que se libere a todos los presuntos zapatistas ilegalmente encarcelados y a sus bases de apoyo en el norte de Chiapas.
3. Que el interlocutor gubernamental tenga capacidad de decisión, voluntad política de negociación y respeto a la delegación zapatista.
4. Que el Gobierno Federal y su delegación abandonen su ceguera, mudez y sordera y hagan propuestas serias y concretas y cumplan su obligación y compromisos de lograr acuerdos en la Mesa 2.
5. Que termine el clima de persecución y hostigamiento militar y policiaco contra los insurgentes e indígenas chiapanecos y presentación de desaparecidos por las guardias blancas.
6. Que la ya instalada Comisión de Seguimiento y Verificación cumpla con los acuerdos de la Mesa 1.

Evidentemente que en el contexto de las negociaciones de la insuficiente reforma electoral nacional entre el Gobierno Federal y los partidos políticos, la estrategia obvia de la Secretaría de Gobernación fue: poco en Bucareli y nada en San Andrés.

Así era previsible la actitud de la delegación gubernamental en la Mesa 2: no discutir, no proponer, no ver, no hablar, no oír a la delegación zapatista, ni propuestas, tampoco la de sus prestigiados asesores.

Por eso se suspendió el diálogo, que no salga ahora la Secretaría de Gobernación con que insta a los zapatistas a reincorporarse al diálogo abierto y que ha dado pruebas de reiterada flexibilidad.

Preguntamos públicamente al Secretario de Gobernación Emilio Chuayffet, ¿cuáles son las respuestas puntuales y las soluciones a las condiciones para reanudar el diálogo con el que fue obligado a establecer el EZLN?

Según la Comisión de Concordia y Pacificación, la COCOPA, el levantamiento armado de los indígenas chiapanecos es lo más significativo en su reacción de los últimos años en nuestro país.

¿Cuáles son los compromisos del Gobierno Federal para consagrar los derechos de autonomía, normatividad, participación política y cultura indígenas?

¿Cuál es la posición del Gobierno Federal respecto a la consulta promovida en junio del 96 por Walter León Montoya, diputado Federal priísta, de la Coordinación de la diputación Chiapaneca, para independizar a Chiapas e imponer una solución de fuerza en el actual conflicto?

¿Cómo evitará el Gobierno Federal que los integrantes de su delegación hagan una sucia campaña a favor de sus intereses personales, como ya la hizo Marco Antonio Bernal, hoy candidato priísta a Senador?

El 10 de marzo pasado el obispo coautor de la Diócesis de San Cristóbal de las Casas, Raúl Vera López, consideró a raíz de la ilegal detención de los jesuitas Gerónimo Alberto Hernández López y Gonzalo Rosas Morales y de los dirigentes de "Sichnichts" Francisco González y Ramón Parcero, que la iglesia católica sufre en Chiapas un gran número de ataques violentos que constituyen una guerra de baja intensidad.

El contexto de esta grave denuncia del obispo Raúl Vera no puede ser más preocupante. En suma el régimen Zedillista en perfecta coordinación con el Gobierno del Estado decidió continuar la ocupación militar del estado de Chiapas. Estableció y cierra cada día el cerco contra los pueblos y comunidades indígenas con acciones permanentes de hostigamiento militar y paramilitar, como el que lleva a cabo el grupo priísta de los chinculines, demagógicamente autodenominado paz y justicia, que tiene en su haber la gran mayoría de las más de cien muertes que han ocurrido en los 2 últimos años.

Detuvo y mantiene ilegalmente presos políticos a los indígenas acusados de ser presuntos zapatistas, no ha

cumplido los acuerdos de la Mesa de Derechos y Cultura Indígenas firmados a principios del 96. No hizo propuestas serias en la mesa Democracia y Justicia y se obstinó en mantener una delegación racista, irrespetuosa, sin voluntad política y capacidad de decisión.

Paradójicamente en lugar de pacificar y seguir mostrando la inutilidad de armarse para defenderse e impulsar el cumplimiento de la Ley para el Diálogo y su aplicación imparcial, tenemos hechos que no se pueden soslayar. Han aparecido evidencias contundentes, de que el Procurador de Justicia del Estado, Jorge Enrique Hernández Aguilar, fue el dirigente operativo de la emboscada tendida desde un helicóptero, contra un transporte de pasajeros en el Municipio del Bosque, dando como resultado cuatro campesinos muertos.

En esas condiciones vale reiterar que sí es responsable del operativo el Procurador Jorge Hernández Aguilar, el Gobernador de Chiapas es responsable político.

En la coyuntura actual el rasgo fundamental de la crisis del diálogo del sureste mexicano es la falta de seriedad y voluntad políticas del gobierno federal para cumplir acuerdos y buscar soluciones de fondo.

Los hechos muestran que el gobierno de Zedillo ha decidido ganar el conflicto con el empleo exclusivo del poder militar, prueba de ello es la creciente militarización en los Estados de Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Hidalgo, etcétera, y de las instituciones y organismos de procuración de justicia, de seguridad pública en todo el país.

Esta decisión explica el desarrollo de la estrategia de guerra sucia y las diversas prácticas de contra insurgencia y operaciones político-militares que ponen en riesgo día con día la frágil tregua de la guerra civil; que como lo denunció el obispo Raúl Vera López, no sólo se dirige contra las fuerzas insurgentes, sino también contra los religiosos, el balance no puede ser más negativo, el gobierno federal incumplió los compromisos de acordar y elaborar y llevar a cabo una reforma constitucional, después incumplió su compromiso de aceptar la iniciativa de reformas constitucionales elaborada por la COCOPA para concretar los acuerdos de la mesa de cultura indígena.

Los resultados después de un año y dos meses de la firma de los acuerdos son:

Uno. La práctica desintegración de la COCOPA, lo que de formalizarse cuestionará definitivamente la independencia del Poder Legislativo y su autonomía respecto a las torpezas y falta de sensibilidad y voluntad políticas del Poder Ejecutivo.

Dos. La suspensión indefinida del diálogo y el deterioro creciente de las condiciones necesarias y suficientes para consolidar el proceso de diálogo y pacificación en el sureste y otras partes de nuestro país, lo cual se agrava con las campañas de agresiones y desprestigio en contra de la CONAI y la COCOPA y los enfrentamientos provocados por policías estatales en el norte de Chiapas.

Las persecuciones de los grupos paramilitares y guardias blancas, como los chinchulines, en contra de movimientos religiosos. Las detenciones ilegales y asesinatos de dirigentes políticos y sociales-democráticos.

El enrarecimiento del clima político previo a las elecciones federales del 6 de julio próximo, generado por el gobierno federal al incumplir los acuerdos pactados con los insurgentes zapatistas.

Una mayor violencia política provocada por el actual régimen, al responder a las denuncias de los ciudadanos y sus organizaciones con las permanentes y cada vez más amplias acciones de intimidación, persecución y represión que en su contra llevan a cabo los cuerpos militares, policiacos y paramilitares con un creciente despliegue militar, que combinado con el abuso de poder y los atropellos del gobierno estatal en contra de los movimientos democráticos de Chiapas cierran los espacios de participación política y de protesta legal, legítima y pacífica.

Finalmente, quiero llamar la atención sobre un hecho muy delicado: mientras el gobierno federal desechó casi a patadas y con el mismo cinismo la propuesta de Ley sobre el Derecho de Culturas Indígenas, que tan difícilmente aprobó la COCOPA, promueve al vapor la Ley Forestal para fortalecer los monopólicos negocios de las compañías madereras.

Efectivamente, como lo ha alertado el periodista Jaime Avilés, se viene el proyecto de reformas y adiciones a la Ley Forestal manejado por la Secretaría del Medio Ambiente, de la señora Julia Carabias, que entre otras cosas busca el establecimiento de plantaciones comerciales de eucalipto, proyecto que ya cuenta con la convocatoria publicada en el Diario Oficial el 10 de abril, para sacar a subasta un paquete de 260 millones de pesos que serán usados para subsidiar las plantaciones comerciales de eucaliptos.

Pero no sólo eso, el periodista Avilés ha alertado también los graves impactos que tendrá la escalada de inversiones del macroyecto transnacional sobre la capacidad de decisión de los pueblos del Istmo de Tehuantepec, que con capitales norteamericanos, europeos, japoneses y mexicanos pretende desarrollar y privatizar los espacios

en que piensan sentar proyectos productivos y comerciales alternativos al Canal de Panamá.

Se ofrecen generosamente 12 mil empleos a casi 2 millones de habitantes de esa zona a cambio de que dejen sus espacios vitales que se privaticen. Y si a eso sumamos los intereses de las compañías petroleras privadas que quieren controlar los recursos petroleros de México, tenemos el cuadro completo de los intereses que hoy se niegan a admitir que los indios pueden entender las leyes y se atreven a reclamar su derecho a la autonomía, pues eso les daría voz y voto, así como calidad jurídica para decidir algo tan sencillo, como si un proyecto productivo les conviene o no.

Estos intereses han demostrado que son capaces de asesinar a los pobladores originales con tal de lograr su objetivo; son los que apoyan la tozudez de Zedillo al negarse a aceptar el derecho a la autonomía indígena, y son los mismos que mandaron a asesinar hace 78 años a Emiliano Zapata.

Homenajear al General Zapata no es sólo repetir su biografía, es reivindicar la vigencia actual de sus postulados y su lucha; acudir a Ayojuxtla, Puebla, la cuna del Plan de Ayala, para hablar de supuestos avances para el campo, sin referir en absoluto alguna solución al conflicto chiapaneco; ordenar golpizas a las marchas campesinas que se celebraron el pasado 10 de abril y, sobre todo, seguir aplicando una estrategia de guerra sucia y tácticas contra insurgentes en Chiapas, es repetir la traición del carrancismo contra el zapatismo, para asegurar la entrega del país al extranjero sin ningún problema.

Gracias.

**EL C. PRESIDENTE.-** Continúe la Secretaría con los asuntos en cartera.

**EL C. SECRETARIO FILIBERTO PANIAGUA GARCIA.-** Señor Presidente, esta Secretaría le informa que se han agotado los asuntos en cartera. Se va a proceder a dar lectura al Orden del Día de la Sesión Solemne, así como a Orden del Día de la Sesión Ordinaria, misma que se llevará a cabo el próximo 16 de los corrientes.

**Orden del Día. Sesión Solemne. 16 de abril de 1997.**

1.- Lectura del Acuerdo de la Comisión de Gobierno para llevar a cabo una Sesión Solemne, a fin de recibir, en el pleno de esta Asamblea, al señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl, Corea.

2.- Intervención del señor Il Kwon Moon, Presidente del Consejo Metropolitano de Seúl, Corea.

3.- Intervención del Representante Manuel Jiménez Guzmán, Presidente de la Comisión de Gobierno, de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Primera Legislatura.

4.- Lectura y en su caso aprobación del Acta de la Sesión Solemne.

**Orden del Día. Novena Sesión, 16 de abril de 1997.**

1.- Lectura y en su caso aprobación del Acta de la Sesión anterior.

2.- Iniciativa de Reforma a la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal.

3.- Dictamen de la Comisión de Administración Pública Local por los que se ratifica el nombramiento de los delegados del Departamento del Distrito Federal, en favor de los CC: Jaime Mariano del Río Navarro, Hugo Roberto Castro Aranda, Javier Garduño Pérez en Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo, respectivamente.

4.- Protesta de los nuevos delegados del Departamento del Distrito Federal en Cuajimalpa, Magdalena Contreras y Miguel Hidalgo

Los demás asuntos con los que dé cuenta la Secretaría.

Es cuanto, señor Presidente.

**EL C. PRESIDENTE.-** Se precisa que tanto la Sesión Solemne como la ordinaria serán el próximo 16 de los corrientes a las 10:30 horas.

Esta Presidencia, al concluir los trabajos del Primer Mes de trabajo del Segundo Período de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio de esta Asamblea de Representantes, quiere agradecer la labor y el apoyo que demostraron con su actuación los vicepresidentes, Representantes Margarita Zavala Gómez del Campo, Francisco Alvarado Miguel, Cuauhtémoc Gutiérrez de la Torre, así como a los secretarios, Representantes Francisco Dufour Sánchez y Martha Guerra Sánchez, y a los prosecretarios representantes Filiberto Paniagua García y Germán Aguilar Olvera.

Asimismo, quiero agradecer en mi nombre y en el de mis compañeros de la Mesa Directiva, el constante y dedicado apoyo que para el mejor desempeño de esta directiva nos brindaron quienes integran su órgano técnico: la Oficialía Mayor, la Dirección General de Asuntos Jurídicos y la Secretaría Técnica de la Comisión de Gobierno.

Hago extensivo este reconocimiento a la Dirección General de Comunicación Social y a todos los medios de comunicación por su apoyo.

Se levanta la sesión y se cita para la Sesión Solemne que se llevará a cabo el día 16 de abril en curso a las 10:30 horas.

Igualmente se cita para la sesión ordinaria que también tendrá verificativo el 16 de los corrientes al término de la Sesión Solemne.

**(Se levantó la Sesión a las 17:25 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.**