

**INGENIERO LUIS RUIZ HERNÁNDEZ,  
SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL  
GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL**

**24 de Octubre de 2006**

**CONTENIDO**

	Pág.
RECEPCIÓN DEL SERVIDOR PÚBLICO POR PARTE DE UNA COMISIÓN DE CORTESÍA.	2
POSICIONAMIENTOS DE LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS	2
INFORME DEL INGENIERO LUÍS RUÍZ HERNÁNDEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL	10
RONDA DE PREGUNTAS DE CADA GRUPO PARLAMENTARIO, SE FORMULARÁN DE ACUERDO CON LA REPRESENTATIVIDAD DE CADA GRUPO PARLAMENTARIO RESPUESTA INMEDIATA DEL FUNCIONARIO A LOS CUESTIONAMIENTOS QUE FUERON FORMULADOS CON RÉPLICA DEL DIPUTADO A LAS RESPUESTAS	14
MENSAJE FINAL DEL INGENIERO LUÍS RUÍZ HERNÁNDEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL	22

## **RECEPCIÓN DEL SERVIDOR PÚBLICO POR PARTE DE UNA COMISIÓN DE CORTESÍA**

### **Comisión de cortesía para ingresar al servidor público al salón de sesiones del recinto legislativo**

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

## POSICIONAMIENTOS DE LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS

**En términos de lo dispuesto por el punto 3 del acuerdo de la Comisión de Gobierno, harán uso de la palabra para fijar su posición hasta por 5 minutos:**

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

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

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

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

**EL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRIGUEZ.-** La carencia de oportunidades para obtener un empleo, genera que muchas personas utilicen sus vehículos como herramienta de trabajo, ya que la necesidad de obtener recursos para sobrevivir y la falta de apoyo de las autoridades para autoemplearse en un servicio de transporte dan como resultado la creación de los taxis pirata.

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

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

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

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

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

Queda claro que una mala planeación da como resultado un sistema de transporte público deficiente. Este es el caso del Metrobús, estaciones de ascenso y descenso de pasajeros insuficientes operan día a día sin ser realmente funcionales; hasta la fecha el Metrobús no ha podido ser la solución al problema del transporte público como se tenía previsto, sino que ha dificultado la actividad cotidiana de la ciudadanía. ¿Qué rentable resulta el uso del Metrobús tanto para el gobierno como para la población? ¿Es realmente viable?

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

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

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

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

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

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

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

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

Es preciso recordarle que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es un organismo descentralizado el cual tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, no obstante la Secretaría de Transporte y Vialidad como cabeza de sector tiene las atribuciones entre las que se destaca la ya señalada.

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

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

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

Establecieron el compromiso de la hoy Secretaría a su cargo en el sentido de que con una inversión de más de 5 millones de pesos el STC Metro adquirirá 45 trenes nuevos que empezarán a prestar servicio a partir del año 2006; incluso en el inciso 4.4.13, mantenimiento y modernización de las instalaciones de los servicios de transporte del GDF, Metro, Tren Ligero y Trolebuses, se comprometieron a que para garantizar el funcionamiento adecuado del material rodante es necesario rehabilitar los trenes, ya que han cubierto el periodo de vida útil y de esta forma incrementar el índice global de calidad del servicio que ofrece el Metro, comprometiéndose en que se realizará un proyecto de rehabilitación a 37 trenes del Metro que consistirá en la fiabilización de los motores de extracción, frenado, de 11 trenes del Modelo NM73A, la conversión de 26 carros motrices sin cabina a motriz con cabina y la reconstrucción de los 11 trenes NM73A y los 26 trenes NM73B, esto permitiría incrementar la disponibilidad de trenes en las Líneas 4, 5 y 6, de 37 a 50 trenes.

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

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

Efectivamente se cumplió con lo programado desde el 2002 al comprar 45 trenes para renovar el parque. No obstante a la fecha, no se han ampliado las redes de servicio que proporciona el Metro y es casi nula la inversión en materia de mantenimiento a las redes existentes.

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

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

Como técnico por profesión e involucrado en el rubro del transporte urbano de pasajeros, pero sobre todo por mi vínculo directo con uno de los sistemas de transportación masiva de pasajeros que constituye la columna vertebral del Distrito Federal y de la zona conurbada correspondiente al Estado de México, el Sistema de Transporte Colectivo, llamado Metro, al respecto quiero hacer hincapié en el panorama que hoy presenta este importante medio de transporte.

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

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

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

No obstante, nos alientan las recientes expresiones del Jefe de Gobierno electo, en el sentido de proponer la aprobación de un presupuesto extraordinario para aplicarlo a programas específicos de mantenimiento. Seguramente en este importante propósito se habrá de contar con el respaldo absoluto de este Órgano Legislativo.

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

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

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

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

- Realizar el proyecto de la Línea 12 del Metro mediante una ampliación de la actual estación Atlalilco en Iztapalapa a Santa Lucía en la Delegación Álvaro Obregón, con lo que se beneficiarían más de 900 mil usuarios diariamente.
- Prolongar la Línea 8 del Metro, de la estación Escuadrón 201 a Acoxta.
- Establecer rutas de tranvías o trolebuses que confluyan con líneas inconclusas del Metro en los siguientes términos: de la terminal Santa Anita de Línea 4 a Xochimilco; de la terminal Barranca del Muerto a Línea 7 en San Jerónimo; de la terminal Garibaldi de la Línea 8 hasta Indios Verdes; de la terminal Constitución de 1917 de la línea 8 hasta Los Reyes en la Línea A.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Más de 160 acciones promovidas a partir de más de 170 observaciones, es el resultado de las auditorías realizadas por la Auditoría Superior de la Federación al Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación en el Distrito Federal, con un probable daño al Erario por más de 43 millones de pesos y la violación de las leyes de planeación, del desarrollo, de la Administración Pública, de obras públicas, de desarrollo urbano, así como del Estatuto de Gobierno, del Código Financiero, del Reglamento de Construcciones, del Reglamento, la Ley de Obras Públicas y del Reglamento de Impacto Ambiental y Riesgo.

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

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

Sin duda es necesario decir que mientras algunas obras viales monumentales se levantaron para beneficiar el uso de los vehículos particulares en contra de la transportación pública, las calles y avenidas del Distrito Federal quedaron en el más completo descuido por parte de las autoridades centrales y delegacionales y la mayoría de ellas se encuentran en un franco deterioro, repletas de zanjas, con guarniciones o banquetas averiadas y sin señalización.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

La creciente densidad demográfica, el intenso movimiento humano por sí mismo y a través de numerosos tamaños y modelos vehiculares exigen una legislación responsable y una acción eficiente y disciplinada del Ejecutivo. En la actualidad la ingente masa vehicular, la demanda humana y de insumos múltiples, a todas luces nos ha rebasado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ciudadano Secretario:

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

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

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

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

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

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

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

De igual manera, ve invertido sus impuestos en un moderno y eficiente Sistema de Transporte Colectivo, el Metrobús, que ya tiene aquí su matahari, De igual manera, hace uso de los distribuidores viales y de los segundos pisos. En suma, la mayoría de los residentes en nuestra capital reconoce el esfuerzo hecho por el Gobierno del Distrito Federal en materia de transporte y vialidad. Particularmente al mantener sin aumento las tarifas de transporte público durante todo el sexenio en beneficio, claro está, de los que menos tienen. Por el Bien de Todos, Primero los Pobres.

## **INFORME DEL INGENIERO LUÍS RUÍZ HERNÁNDEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL**

**Informe del servidor público hasta por 30 minutos.** De conformidad con el numeral cuarto del acuerdo de referencia, se concede el uso de la palabra, hasta por 30 minutos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Población.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Red de transporte de pasajeros.

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

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

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

Transporte y desarrollo sustentable. Corredores de transporte.

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

Para su implementación, la SETRAVI, elaboró y publicó 12 avisos en la Gaceta Oficial del Distrito Federal; se realizaron los inventarios de transporte público sobre Insurgentes y se concertó la modificación de 20 rutas que

operaban parcialmente en la avenida; se suscribieron convenios de reubicación de bases y un nuevo sistema de operación en el paradero de Indios Verdes. Estas son de las actividades que se sienten pero no se ven y que llevó aproximadamente un lapso de 2 años consensar con los transportistas la operación de este importante servicio.

Se destacan de esta modalidad, es muy importante señalarlo, los siguientes resultados: 8.5 millones de kilómetros recorridos, 9.5 millones de pasajeros transportados, 267 mil pasajeros transportados por día en promedio en día laborable, 1.5 millones de tarjetas de prepago vendidas, 35 mil toneladas de reducción de gases de efecto invernadero, que fue vendida por un periodo de 10 años al Fondo Español de Carbono, a través del Banco Mundial, por lo que a finales de este año, recibirá el primer pago de un total de 2.5 millones de dólares por este concepto.

De estudios prospectivos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Programa de estandarización de la operación de módulos de licencias.

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

Las licencia-tarjetón para operadores de transporte público de pasajeros y de carga Tipo A, B, C, D y E, a partir del 2003 los operadores requieren aprobar un examen médico integral, un curso de capacitación y evaluación de conocimientos y desempeño por medios de simulares de manejo con tecnología de punta para verificar sus habilidades y aptitudes. A la fecha se han expedido 555,476 licencias, captando ingresos por 284 mil .6 millones de pesos.

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

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

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

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

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

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

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

## **RONDA DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL SECRETARIO DE FINANZAS DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, QUE FORMULAN LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS**

**Ronda de preguntas de los diputados previamente designados por cada grupo parlamentario. (Al final de cada una de las intervenciones y desde la tribuna, el servidor público compareciente hará uso de la palabra para dar respuesta a los cuestionamientos formulados). Finalizada la respuesta, el diputado podrá hacer uso de su derecho de réplica en un tiempo no mayor a 3 minutos.**

En términos del Acuerdo de la Comisión de Gobierno que norma esta sesión, harán uso de la palabra a nombre de sus respectivos grupos parlamentarios desde su curul por un tiempo máximo de 5 minutos para formular sus preguntas al ingeniero Luis Ruiz Hernández, las siguientes diputadas y diputados: Diputado Alejandro Ramírez Rodríguez, de la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata; diputada Carmen Peralta Vaqueiro, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México; diputado Fernando Espino Arévalo, del grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza; diputado Jorge Schiaffino Isunza, del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; diputado Jorge Romero Herrera, del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional y el diputado Sergio Miguel Cedillo Fernández, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

**PREGUNTA DEL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRIGUEZ (desde su curul).**- No podemos ignorar, señor Secretario, que existen graves problemas que quedan pendientes y por eso quisiéramos que nos responda las siguientes preguntas, cuatro en concreto:

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

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

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

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

Por sus respuestas gracias, señor Secretario.

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

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

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

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

El estado de esos vehículos en lo general es deplorable en virtud de que son vehículos de modelos anteriores que se utilizaron para dar el servicio de manera irregular y que es más caro liberar el vehículo que dejarlo en el corralón. Hemos solicitado nosotros a la Secretaría de Finanzas que se chatarricen estos vehículos, para evitar que vuelvan a la circulación ya sea operando bajo el mismo esquema de irregularidad, que contaminen o que las refacciones se comercialicen en el mercado negro y éste tenga un efecto contradictorio con otras unidades.

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

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

**REPLICA DEL C. DIPUTADO RAÚL ALEJANDRO CUAUHTÉMOC RAMÍREZ RODRÍGUEZ.**- (Desde su curul).- Precisamente la primera era en el sentido prácticamente de la duplicidad de placas. Con gusto, señor

Secretario, le hago llegar en estos momentos un expediente que actualmente un ciudadano, Antonio Gutiérrez Liceaga, quien obtuvo su concesión legalmente, se ve obligado a ampararse debido a que sus placas se encuentran retenidas en una agencia ministerial, ya que dichas láminas no le fueron entregadas y aparecieron en poder de otras personas quienes intentaban venderlas de manera ilícita. Por lo tanto lo vuelvo a reiterar, es un problema muy grave, muy serio y qué bueno que lo están depurando, pero vale la pena que se enfatice aún más en este problema, porque no es posible que siga ocurriendo precisamente esta duplicidad no solamente de dos, de tres, cuatro, cinco o más duplicidad de placas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

**PREGUNTA DEL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO (Desde su curul).-** Cuando usted se refiere a la adquisición de 45 trenes del Metro y su costo, omitió indicar que se adquirieron sin pilotaje automático y que se les aplicaba un equipo de tecnología rebasada, que fueron quitados de los trenes adquiridos hace más de 20 años, lo que ha creado problemas para que el pilotaje automático sea bien ensamblado.

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

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

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

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

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

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

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

El ordenamiento del transporte colectivo requiere de un esquema estructurador, tal y como lo es el Metro, por eso es que los principales destinos de los servicios colectivos son precisamente a las estaciones del Metro. ¿Qué se

requiere? Que el sistema en términos reales, que los sistemas de transporte masivo o los de semimasivo complementarios se construyan y a partir de ellos reorganizar el transporte.

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

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

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

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

Si se concesionan en los términos como está la normatividad actualmente se corre el riesgo de reciclar el problema, de resolverlo temporalmente, ¿por qué?, porque los servicios irregulares están focalizados en ciertos horarios, en ciertas zonas y atendiendo a ciertos servicios que el servicio regular no lo hace.

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

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

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

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

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

En el caso del Metrobús se invirtieron 346 millones de pesos en infraestructura, 65 millones en equipamiento, 257 millones en autobuses para un total de 667 millones: De este presupuesto, los 257 millones correspondiente a los autobuses parte de ella es a cargo de los concesionarios que los compraron. El equipamiento que tiene que ver también con el Sistema de Recaudo, también no fue inversión directa por parte del Gobierno del Distrito Federal; es decir, hay una desproporción importante en la aplicación de recursos para la atención de la misma demanda; por lo que en estos casos es recomendable la implantación de sistemas de capacidad intermedia, no necesariamente el Metro.

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

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

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

Lo del Metro, señor ingeniero, no hay discusión, el Metro es para toda la vida, no es contaminante, no necesariamente se pudo autorizar un Metrobús, digo, esto es cuestión de técnica, no es asunto político. Yo creo que hay otros medios de transporte ecológico, limpio, eléctrico y no a través de combustión interna, en donde le estoy diciendo que se queman como mínimo 500 partículas de azufre, que eso es muy elevado y usted lo sabe, no estamos pues de ninguna manera discutiendo la parte política y la conveniencia política.

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

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

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

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

**PREGUNTA DEL C. DIPUTADO JORGE FEDERICO SCHIAFFINO ISUNZA.- (Desde su curul)** Seguramente mucho de lo que aquí le hemos dicho el día de hoy no es su responsabilidad, no es su responsabilidad sólo directa; su antecesor, el señor Garduño dejó mucho que desear como funcionario.

La verdad es que la ciudad es un caos, hemos intentado escoger tema y ninguno da los 5 minutos. Los microbuses, que mi compañero Marco Antonio García le manejaba que usted no se refirió a ellos en su intervención, son un desastre, no hay orden, andan en tercer carril, no tienen licencia, andan sin luces, se meten al Periférico, se esconden de las patrullas; ahí sí los entendemos, también nosotros nos escondemos.

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

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

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

Lo mismo les está pasando con el metrobús, hicieron un Metrobús apresurado, en un lugar que el Banco Mundial, se donde se fusilaron además el proyecto y que me parece que no han pagado, les dijo que no era viable. Ah, pero había que atravesar Insurgente porque era una obra de carácter electoral. No les dijeron, cuando hicieron el Metrobús, que el lugar confinado donde caminan los camioneros se iba a hundir, no les hubiera dado tiempo de hacer los hoyos que están haciendo antes de las elecciones, ahora estamos sufriendo los capitalinos y los que conocen y vienen a la ciudad, que estamos sufriendo que apenas están preparando el terreno para que circule el microbús, que por cierto ya se están achatarrando.

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

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

Muchas gracias, aquí ya hay, Presidente, quien me dice del tiempo. ¿Los recursos que generan, que son más de 4 y medio millones de pesos a la semana, a dónde van? Son muchas preguntas, señor ingeniero, de las cuales usted evidentemente no es responsable, pero quisiéramos saber básicamente, el señor Garduño, que ahora no sabemos dónde ande, por fortuna ya no está ahí y tampoco nos dijo del Instituto del Taxi, a ver si usted sabe qué pasó con el Instituto del Taxi, que era un documento a la corrupción y que por ahí por arte de magia desapareció.

Muchas gracias por sus chiflidos.

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

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

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

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

Del 81 al 95, todos estos años que pasaron, se fue fortaleciendo un servicio en la Ciudad que al momento de quebrar dio origen a lo que ahorita cuestionamos que son los microbuses, el servicio colectivo, que presta servicio en la Ciudad y ahora nos espantamos porque están atomizados, porque son asociaciones civiles y porque no tienen programas ni una infraestructura para poder prestar el servicio de empresas que seguramente si se les hubiera dado otro manejo, ahorita estaríamos efectivamente no celebrando el caos, sino festejando un buen sistema de transporte.

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

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

Sí queremos contribuir desde luego, dice usted que el caos no se generó hace 9 años. Pues claro que no, por si usted no lo recuerda, no sé dónde vivía, hace 9 años había un reglamento para que la carga se hiciera a determinadas horas en la ciudad; hace 9 años había un reglamento para que no circularan camiones de cierto tonelaje por las avenidas que son las más importantes; hace 9 años se regulaba el transporte, en efecto se hizo la quiebra de Ruta-100, que por cierto ahí los tiene usted afuera, no sé que le quieran reclamar, porque si se hizo la quiebra de Ruta-100 en el año de 1995, pues usted no les ha resuelto nada, ahí están afuera, tampoco somos nosotros los que vamos a abanderar su demanda, no tenemos esa costumbre.

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

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

**PREGUNTA DEL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA (Desde su curul).-** Mire señor ingeniero: El posicionamiento de mi partido hecho está y lo suscribo. Yo por mi parte tengo que hacerle preguntas, pero quisiera decirle:

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

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

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

Miren, ellos dicen, que en estos últimos años ha habido 81 funcionarios públicos de la SETRAVI que han incurrido en más de 60 mil irregularidades, sobre todo en la expedición de licencias tipo A. ¿Qué ha pasado con los 9 millones de pesos que quién sabe a dónde se fueron, señor Secretario, para expedir estas licencias y que les costó a ustedes

cerrar los módulos de expedición de estas licencias en las delegaciones Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztapalapa? Esa es una pregunta, ¿qué pasó con ese dinero y qué ha pasado con esos 81 servidores públicos?

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

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

Mire, señor Secretario, yéndonos más al fondo. En este programa que ustedes tanto presumen en su informe y ahorita dicho por usted en su programa integral de vialidad y transporte 2001-2006, yo no sé si usted esté consciente que no cumplieron ni el 10 por ciento de lo que ahí ofrecían.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pero además los módulos de expedición de licencias y control vehicular que dependen de las delegaciones tenían diferentes horarios, diferentes tipos de personal, diferente estructura, diferentes horarios, de tal manera que

recientemente se publicó un manual de estandarización de estos servicios en donde se considera desde la selección del personal, un equipamiento, una imagen institucional, un horario y principalmente unos controles que permitan identificar si no al momento en 24 horas que se hace el cruce con la Secretaría de Finanzas, que haya malos manejos en ese procedimiento. Afortunadamente ese tipo de trámites son perfectamente auditables, hay que identificar quién es el responsable y hay que sancionarlos.

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

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

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

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

Respecto a la Empresa Torcasas que se refiere básicamente a la adquisición de bolardos, yo aquí diría también que hace referencia a una compra, a un procedimiento de adquisición y también pediría que nos remitiéramos a la revisión pormenorizada del caso, porque es auditable e inclusive por esta Asamblea Legislativa a través de su órgano correspondiente y que revisáramos cuál es el resultado de esa interpretación que usted hace.

Gracias, diputado.

**REPLICA DEL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA (desde su curul).**- Mire, señor Secretario: No creo que sea justificación para ustedes decir que esas miles de irregularidades se hayan dado en los módulos delegacionales, porque las delegaciones son desconcentradas, señor Secretario y son delegaciones quién sabe de qué partido, es lo mismo, señor Secretario, ahí hay responsabilidad. Punto.

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

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

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

**PREGUNTA DEL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ. (Desde su curul).**- Señor Secretario: Sin duda alguna usted encabeza una de las instancias del Gobierno de la ciudad de México que enfrenta un número importante de retos, pero también de rezagos.

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

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

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

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

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

Segundo, y en la preocupación que ya ha mostrado el diputado Jorge Schiaffino, me gustaría también preguntarle ¿cuáles son los programas que el gobierno del Estado de México en materia de regularización del transporte público

viene desarrollando de manera conjunta con el de la Ciudad de México?, porque también, y es importante destacarlo, hoy el Estado de México ha tenido un crecimiento caótico en la frontera con el Distrito Federal. ¿Cuáles han sido los programas para poder modernizar, para poder regularizar el sistema de transporte?

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

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

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

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

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

La relación entre el Distrito Federal y el Estado de México en materia de operación de los servicios de transporte es diaria, es permanente, son del orden de 4 millones de usuarios del Estado de México que ingresan diariamente hacia el Distrito Federal, principalmente en las estaciones del metro Pantitlán, Martín Carrera e Indios Verdes.

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

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

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

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

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

**REPLICA DEL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ (desde su curul).**- El cuestionamiento o la pregunta que haría tendría que ver con la inversión que tiene considerada la Secretaría a su cargo en las zonas con mayor rezago en materia de infraestructura urbana, que son las Delegaciones del suroriente de la Ciudad de México, serían Iztapalapa, Tláhuac y Milpa Alta. Nos gustaría saber ¿cuál es la inversión programada?

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

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

## **MENSAJE FINAL DEL INGENIERO LUÍS RUIZ HERNÁNDEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL**

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

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

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

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