

**LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ SECRETARIO DE
TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL**

15 de octubre de 2007

INDICE

	Pág.
• DESIGNACIÓN DE LA COMISIÓN DE CORTESÍA	2
• ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO PARA EL DESARROLLO DE LA SESION	3
• INFORME DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	4
• POSICIONAMIENTO DE LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS Y LA COALICIÓN PARLAMENTARIA	14
• RESPUESTA DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A LA PRIMERA RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE DESIGNADOS POR LA COALICIÓN PARLAMENTARIA Y POR CADA GRUPO PARLAMENTARIO	22
• RESPUESTA DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ, SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A LA SEGUNDA RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE DESIGNADOS POR LA COALICIÓN PARLAMENTARIA Y POR CADA GRUPO PARLAMENTARIO	34
• MENSAJE FINAL DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA.	43

DESIGNACIÓN DE LA COMISIÓN DE CORTESÍA

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.- Muy buenos días tengan todas y todos ustedes. Vamos a dar inicio a esta sesión especial que tiene como objetivo central la comparecencia del licenciado Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, a quien le damos la más cordial bienvenida, así como a todas las funcionarias y funcionarios de la Secretaría de Transportes y Vialidad. También le damos la bienvenida a amigos, compañeros, trabajadores de la Asamblea Legislativa, a los diputados integrantes de la Comisión y diputados de la Asamblea que se encuentran aquí presentes, así como a sus equipos de asesores, asesoras, y a los medios de comunicación.

**ACUERDO DE LA COMISIÓN DE GOBIERNO QUE ESTABLECE EL FORMATO PARA
LAS COMPARENCIAS DE LOS TITULARES DE LAS DEPENDENCIAS DEL
GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL ANTE LAS COMISIONES ORDINARIAS DE
ESTE ORGANO PARLAMENTARIO**

CONSIDERANDO:

I.- Que en términos del artículo 10 Fracción XX de la Ley Orgánica de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 42 fracción XVIII del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y 147 del Reglamento para su Gobierno Interior y de conformidad con el acuerdo de la Comisión de Gobierno aprobado por el Pleno el día 25 de septiembre del año en curso.

II.- Por todo lo anteriormente expuesto se emite el siguiente:

ACUERDO

Sin violentar lo dispuesto por el Artículo 35 del Reglamento para el Gobierno Interior de la Asamblea Legislativa, así como 30 y 31 del Reglamento Interior de las Comisiones, la Comisión de Gobierno propone que el formato para las comparencias de los Secretarios de Gobierno del Distrito Federal sea el siguiente:

- 1.- Recepción del servidor público por parte de una comisión de cortesía.
2. El Presidente de la Comisión otorgará el uso de la palabra al servidor público para que rinda su informe en un tiempo de hasta 20 minutos.
- 3.- Harán uso de la palabra, hasta por 10 minutos, un diputado de la Coalición Parlamentaria y de cada uno de los grupos parlamentarios, a fin de fijar la posición de su respectiva representación parlamentaria, en el siguiente orden: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Se garantizará en todo momento a través del Presidentes o Presidentes de las Comisiones que desarrollan la comparencia, la participación de la Coalición Parlamentaria y de los grupos parlamentarios aún y cuando no cuente con diputados integrantes de las Comisiones.

- 3.- Ronda de preguntas de cada grupo parlamentario a través de uno de sus integrantes, hasta por 3 minutos.

Los cuestionamientos se formularán desde el lugar del legislador. El orden de intervención se hará en forma creciente de acuerdo con la representatividad de cada grupo parlamentario, quedando de la siguiente manera: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Se garantizará en todo momento a través del Presidente o Presidentes de las Comisiones que desarrollan la comparencia, la participación de la Coalición Parlamentaria y de los grupos parlamentarios aún y cuando no cuenten con diputados integrantes de las Comisiones.

- 4.- Respuesta inmediata del servidor público a los cuestionamientos que le fueron formulados, en un tiempo máximo de 5 minutos.
5. Segunda ronda de preguntas de cada grupo parlamentario, a través de uno de sus integrantes, hasta por 3 minutos.

Los cuestionamientos se formularán desde el lugar del legislador y el orden de intervención se hará de forma creciente, de acuerdo con la representatividad de cada grupo parlamentario, quedando de la siguiente forma: Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, grupo parlamentario del Partido

Nueva Alianza, grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Se garantizará en todo momento a través del Presidente o Presidentes de las Comisiones que desarrollan la comparecencia, la participación de la Coalición Parlamentaria y de los grupos parlamentarios aún y cuando no cuenten con diputados integrantes de las Comisiones.

6.- Respuesta inmediata del servidor público a los cuestionamientos que le fueron formulados en un tiempo máximo de 5 minutos.

7.- Finalizada la última pregunta y respuesta, el Presidente dará por concluida la comparecencia y solicitará a la comisión de cortesía acompañe al mismo a su salida del Salón.

INFORME DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Gracias ciudadano diputado Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa.

En cumplimiento a la Ley Orgánica de esta Asamblea me permito entregarle por escrito el informe pormenorizado de los pocos más de nueve meses; a los señores diputados les vamos a entregar en un CD en este momento lo entregamos, es el mismo documento que está impreso y me voy a permitir leer un documento que de manera resumida plantea los temas que pensamos son del interés de la Ciudad, por supuesto de la Asamblea Legislativa y de manera particular de esta Comisión.

Agradezco a los señores directores generales de los organismos descentralizados del transporte público de la Ciudad, lo mismo a los directores generales de la SETRAVI y funcionarios, y agradezco la presencia de la dirigencia de la cúpula del transporte en el Distrito Federal que nos acompañan y a todos los presentes.

Voy a permitirme leer el documento en resumen.

El Gobierno del Distrito Federal y particularmente en la SETRAVI estamos convencidos que el transporte público debe ser una de las palancas fundamentales para impulsar en la Ciudad la equidad y dar sustento a un desarrollo con mayor justicia social.

También debe impactar positivamente en la dinámica urbana, la productividad social, el medioambiente y la calidad de vida de los ciudadanos en su conjunto. Sin embargo los impactos de las políticas neoliberales en el transporte colectivo de la metrópoli provocaron precisamente lo inverso: que los más pobres, quienes viven en las periferias más alejadas y quienes menos tienen, paguen más.

El transporte público representa para las familias de menores ingresos de nuestra Ciudad uno de los gastos más importantes, solamente después de su desembolso en alimentos, bebidas y tabaco, totalizando 18.8 por ciento del gasto familiar. Fuente del Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados y del INEGI de 2006.

Que inviertan mayor cantidad de tiempo en desplazamientos más largos por un transporte poco eficiente, atomizado, artesanal y de elevas consecuencias en el medioambiente y en sus personas. En suma se promovía un pobre transporte para los pobres.

Adicionalmente estos efectos negativos afectan al conjunto de la ciudadanía al impactar la congestión, la convivencia en los espacios de circulación y lo que es de fundamental importancia la calidad del aire de la Cuenca de México.

En materia de movilidad, el crecimiento expansivo y acelerado de la Ciudad de México ha impactado negativamente, incrementando las distancias de los desplazamientos metropolitanos, manteniendo la importancia el Distrito Federal como territorio de paso o destino de estos traslados metropolitanos, mayor circulación de vehículos, incremento en la demanda de viajes en los servicios públicos propiedad del Gobierno de la Ciudad y el transporte público en general, así como la saturación y congestión de la infraestructura vial agravada por la incorporación anual de 200 mil vehículos adicionales en el Distrito Federal y hasta 250 en la metrópoli en su conjunto.

El predominio de cerca de 3.5 millones de vehículos particulares y de baja capacidad en el transporte metropolitano que en conjunto representan más de cuartas quintas partes del total de la flota de la metrópoli, provoca creciente congestión, ineficiencia y severos impactos ambientales.

Los retos al inicio de la gestión. Es importante resaltar que las problemáticas del transporte urbano en el Distrito Federal se encuentran impactadas por dos hechos fundamentales: el primero se relaciona con los severos impactos del crecimiento excesivo de los vehículos de baja capacidad en las ciudades del país y especialmente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

En el año de 1990, había en nuestra ciudad 1.37 millones de vehículos particulares. Esto significaba alrededor de 167 automóviles por cada 1 mil habitantes. Hoy en cambio, existen 2.92 millones de autos particulares, 300 mil automóviles por cada 1 mil habitantes.

El segundo, se relaciona con la ausencia de políticas públicas de transporte urbano de alcance nacional, es decir federal, vinculadas a aspectos como la oferta de equipo de transporte público, su financiamiento para los usuarios, la promoción de infraestructura vial y de transportes públicos para las regiones metropolitanas, así como de políticas que contenga la introducción de vehículos chatarra, autos chocolates como se les conoce coloquialmente a la circulación nacional, entre otros aspectos, de improrrogable relevancia.

Frente a la problemática expuesta, el Gobierno del Distrito Federal encabezado por el licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, ha decidido dar un vuelco en las políticas públicas hacia la promoción y consolidación de las alternativas de transporte público de elevada capacidad y calidad; promoción de la accesibilidad alternativa y de la equidad; incremento de calidad y eficiencia del transporte de personas, escolares y bienes y con ello de la competitividad de la ciudad con menores impactos ambientales. Estas son las líneas estratégicas que estamos trabajando.

Nuestras acciones durante el primer año. Para cumplir con los objetivos de este gobierno en materia de transportes y vialidad, durante estos primeros meses de gestión, hemos detonado la ampliación del proyecto Metrobús del Distrito Federal con la extensión de la ruta 1 de insurgentes hacia la salida de la carretera a Cuernavaca para sumar un total de 28 kilómetros en total.

Igualmente, con el inicio de los trabajos de la Ruta 2 sobre el Eje 4 Sur, dando otra opción de transporte público de calidad a la población del oriente de la Metrópoli.

Derivado de la reunión interinstitucionales que ha sostenido un grupo integrado por dependencias y organismos del gobierno del Distrito Federal, relacionados con el transporte público de pasajeros, como son la Secretaría de Transportes y Vialidad, los organismos públicos descentralizados de la Secretaría de Obras y Servicios, la SEDUVI, entre otros, se encuentra en formulación el programa de corredores de transporte de pasajeros del Distrito Federal 2006-2012.

El sistema de Metrobús al 2012, totalizará 10 rutas con una red de 246 kilómetros de longitud, superando en extensión incluso la actual red del metro de 201 kilómetros completada después de casi 40 años de esfuerzos.

El Jefe de Gobierno tomó una segunda decisión de largo aliento al impulsar la línea 12 del Metro, que por primera vez ligará al sur oriente de la metrópoli, es decir, correrá de Mixcoac a la Delegación de Tláhuac, a través de una alternativa no contaminante, con múltiples correspondencias, con el sistema de transporte público del Distrito Federal y que disminuye sensiblemente el desembolso actual de las familias usuarias cuando ya dispongan de esta alternativa.

Esta ruta será sin lugar a dudas la mejor de todas, contará con servicios que las anteriores no concibieron, como será guarderías, centros de Internet para los jóvenes, sanitarios y una serie de servicios que no fueron concebidos en las 11 líneas previas.

Esta línea 12 como el propio Jefe de Gobierno la ha definido será una línea VIP, orgullo de la Ciudad de México. De gran relevancia ha sido el programa integral para la atención y mejoramiento del servicio del transporte público individual de pasajeros, inédito por sus alcances cualitativos y cuantitativos para dar seguridad y certeza, tanto a concesionarios y chóferes como a los usuarios y la ciudadanía en general.

Paralelamente, se promueve la sustitución del parque vehicular obsoleto de colectivos por autobuses nuevos y de tecnología de punta. Así como de los taxis que han cumplido su vida útil por vehículos último modelo y de 4 puertas.

Complementariamente se impulsa un plan maestro de 300 kilómetros de ciclovías que garanticen la conexión intermodal entre transportes públicos y bicicletas, promoviéndose complementariamente a instalaciones de estacionamiento para bicicleta y de oferta de servicios a ciclistas.

Avances de esta gestión institucional.

A pesar de las severas limitaciones de recursos de todo tipo encontradas al inicio de nuestra gestión en la SETRAVI, hemos incrementado de manera muy importante la recaudación para el Gobierno del Distrito Federal.

Por trámites de control vehicular se ha generado más de 163.5 millones de pesos, cerca de 30 por ciento más que el año pasado.

Por licencias de conducir se han recaudado más de 379 millones, que representa un incremento de 13.5 por ciento del año pasado.

En el caso de trámites asociados al transporte público, durante el periodo que estamos informando se han logrado recaudar, por uso de Centros de Transferencia Modal, más de 14.4 millones de pesos, casi 2 millones 200 mil pesos más de lo logrado en 2006; por multas administrativas recaudamos casi 9.5 millones de pesos, dando un salto importante comparativamente con el año anterior.

Dentro del Programa Integral para la Atención y Mejoramiento de Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros, se recaudaron 550 millones 630 mil 360 pesos al cierre total del programa, del cual participaron más de 100 mil taxistas.

En relación al Registro Público del Transporte, es prioritario actualizar el padrón vehicular, mejorar la atención a usuarios, así como la seguridad en el acceso a la información, la digitalización del padrón. Para ello, trabajamos en coordinación con la Secretaría de Finanzas, a la cual le hemos entregado la información de control vehicular en todas sus modalidades para que le sea agregada la de carácter fiscal y se envíe a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno Federal para evitar corrupción en estos trámites.

Además, bajo los lineamientos establecidos por la dependencia federal se atienden los casos de inconsistencias, vehículos rechazados y duplicados.

En el mes de julio de 2007 se aprobaron 8 millones 352 mil 285 pesos por parte del Fondo de Seguridad del Distrito Federal para apoyar el mejoramiento de la infraestructura informática que permita atender estos compromisos.

Asimismo, se ha hecho entrega a Seguridad Nacional del padrón actualizado de todos los vehículos del Distrito Federal.

En materia jurídica, al inicio de esta gestión encontramos un evidente rezago en relación a procedimientos administrativos de conflictos de titularidad y revocación de concesiones de transporte público.

Actualmente damos seguimiento a 4 mil procedimientos de conflicto de titularidad, 3 mil de ellos iniciados en la administración pasada y 1 mil surgidos en el marco del Programa Integral para la Atención y Mejoramiento de Servicio de Transporte Individual de Pasajeros. Asimismo, se han iniciado 60 procedimientos de revocación.

Por otra parte, se han realizado 3 mil 167 procedimientos administrativos de calificación a sanciones del transporte público, 2 mil 100 de ellos a taxis y 1 mil 65 a colectivos.

Por el delito de elaboración o alteración, falsificación y uso indebido de placas, engomados y documentos de vehículos automotores, hemos presentado más de 50 denuncias.

Los servicios informáticos son indispensables y cruciales para la operación diaria de la Secretaría, así como para la atención al público. No obstante, esta administración dio inicio con una situación crítica en infraestructura informática, de 378 equipos de cómputo existentes en las oficinas, 180 en los módulos, el 87.5 están obsoletos y/o descompuestos, en tanto las bases de datos tienen 7 años de antigüedad. Para superar esta situación iniciamos el Programa de Sustitución y Modernización en Materia Informática, que garantice la eficiencia y certeza en cada servicio que proporciona la SETRAVI.

Romper la manualidad es la base para acabar de una vez y para siempre con la corrupción derivada de la alteración y manipulación indebida de documentos.

Mejoramiento del transporte público, el taxi. El servicio de taxi como actividad económica es importante, pues permite el sustento de alrededor de 750 mil personas e impacta en empleos indirectos en la cadena productiva e ingresos en más de 1 millón de habitantes.

Sin embargo, por obsolescencia de su flota vehicular y condiciones de operación, los taxis aportan en su operación 13.31 por ciento de las principales emisiones contaminantes al aire generadas por el sector de autotransporte de pasajeros.

Al inicio de esta gestión registramos la existencia de 108 mil 41 concesionarios, pero más de 50 mil concesiones habían vencido conforme al artículo 34 de la Ley de Transporte del Distrito Federal; alrededor de 64 mil 800 concesiones tenían problemas de titularidad, porque los dueños originales las traspasaron; adicionalmente, 16 mil 200 concesionarios no habían pagado revistas anteriores ni pasado la inspección físico mecánica, había caos, había corrupción.

Para solucionar esta compleja problemática al servicio, diseñamos el Programa Integral para la Atención y Mejoramiento del Servicio de Transporte Individual de Pasajeros, con la finalidad de avanzar en varios frentes.

Primero. Incrementar las condiciones de eficiencia, confiabilidad y seguridad del servicio, haciéndolo fácilmente detectable; controlar cambios de propietarios y eliminar discrecionalidad, clonación de placas, documentación apócrifa, coyotaje y regularidad en el servicio; también por seguridad de los usuarios, en la identificación del parque vehicular, reemplacamiento de todas las unidades instalación de diversos controles de seguridad que identifiquen aquellos prestadores del servicio que hayan cumplido con los requisitos de ley; optimizar la prestación del servicio regularizando la problemática del transporte individual de pasajeros, mediante un proceso de certificación de los concesionarios y prestadores de servicio.

Los concesionarios debieron registrarse en el programa de manera obligatoria para hacerlo accesible.

Se condonaron al ciento por ciento los pagos de los derechos de 2007 por diversos conceptos; reposición del título "concesión", cesión de derechos de la misma, trámites de alta, expedición y renovación de licencia tarjetón, multas, derechos, 20 por ciento de derechos de la vigencia anual de la concesión y la revista 2007 a todos los concesionarios.

A los concesionarios cuyos vehículos se encontraron remitidos en los corralones, se les condonó el 50 por ciento de las multas administrativas por las infracciones del artículo 102 del Reglamento de Transporte del Distrito Federal y el ciento por ciento del servicio de almacenaje.

Cabe mencionar a este programa como un hecho inédito por su magnitud, complejidad y alcances en la administración del servicio de transporte individual de pasajeros de la ciudad del país y con toda certeza les podemos afirmar latinoamericano.

Ha finalizado la fase de registro de taxis, con una respuesta impresionante por parte de los prestadores del servicio, pues se inscribieron más de 105 mil concesionarios y se recaudaron 564 millones de pesos.

Hemos trabajado arduamente en la promoción de este programa. Buscamos la colaboración y el fortalecimiento de este sector clave de los transportistas en un marco de respeto, cooperación y amplia participación.

Este ejercicio se consolidará en el corto y mediano plazo con la sustitución paulatina de nuevas unidades que permitan mejorar el medio ambiente, reduciendo significativamente la emisión de partículas contaminantes.

Es de agradecer la aprobación a la ley que realizó la Asamblea Legislativa promovida por esta Comisión. Resulta de gran trascendencia para poner orden y transparencia en el registro de los taxis en el Distrito Federal.

Muchas gracias, señores diputados de la Comisión de Transporte y Vialidad.

Por otra parte, se han determinado medidas para solucionar la problemática que se presenta en las bases de servicio de taxis. Hasta la fecha se han realizado 1 mil 200 trámites que han permitido regularizar más de 300 bases, las cuales han estado sujetas a rigurosas visitas de campo, estudios técnicos y sus aprobaciones están apegadas estrictamente a la normatividad establecida.

Avanzamos así en acciones que permitan cumplir con lo proyectado en el Plan Verde votado por los ciudadanos del Distrito Federal, detener entre 2 mil 600 y 3 mil bases de sitio que eviten la circulación indiscriminada y contaminante de taxis en busca de pasaje.

Se han establecido mecanismos de supervisión en los módulos donde se llevan a cabo los trámites de registro vehicular de todo tipo, dando como resultado mayor eficiencia en el servicio hacia la ciudadanía y recaudación de recursos.

Transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga. Como señalábamos anteriormente, la ampliación y consolidación de las nuevas líneas de Metrobús constituye un elemento central de la política de transporte de este gobierno. En la ampliación del Metrobús en el tramo Doctor Gálvez, El Caminero y el Corredor Eje 4, han concluido exitosamente las negociaciones.

En el primer caso, el fin de la obra está programado para diciembre de este año; para el Eje 4 se espera inaugurar la Ruta 2 en mayo del 2008.

Aún cuando trabajamos en refuerzo de transporte de alta capacidad, hoy en día los microbuses continúan cubriendo 52 por ciento de los viajes en la ciudad, es decir, son la columna vertebral. Es crucial mejorar el servicio para los usuarios, para los transportistas de vehículos particulares, así como para el medio ambiente. Para ello hemos emprendido diversas acciones.

El Programa de Sustitución de Microbuses por Autobuses aplicado a unidades modelos anteriores a 1995 se encuentra en su tercera etapa. Para el presente ejercicio fiscal se autorizó el presupuesto para la sustitución de 200 unidades. Se han entregado 121 créditos y quedan por cumplir en el resto del año 79 incentivos.

Durante esta gestión se han sustituido 425 unidades con recursos propios de los concesionarios. Mediante la institución financiera Banca Afirme se ha concretado el trámite de cerca de 500 nuevos créditos a los concesionarios, con lo cual rebasaremos mil unidades sustituidas en el año en curso.

Las nuevas unidades cuentan con la cromática autorizada y constituyen el inicio del proceso de sustitución con tecnología más moderna. El pasado 12 de septiembre el Jefe de Gobierno y el Secretario de Transportes dimos el banderazo a la tercera fase del programa de sustitución con autobuses nuevos que mostraban la nueva cromática.

Las unidades que se integran al Programa de Sustitución de Microbuses por Autobuses nuevos deben ser destruidas para evitar que circulen en la periferia o en otra entidad de la República.

El 8 de enero se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal que los concesionarios y/o permisionarios de vehículos destinados al servicio de transporte público, mercantil y privado de carga y pasajeros deben presentar la declaratoria anual del buen estado físico y mecánico, en términos de confianza y buena fe para la revista físico-mecánica, conforme a lo publicado en la misma Gaceta el 13 de agosto de 2007.

Se revisan las unidades en módulos operativos de la SETRAVI para verificar que se encuentren en condiciones adecuadas para prestar el servicio. En las dos primeras semanas se revisaron 113 unidades de transporte público de pasajeros, 44 de ellas no fueron aprobadas, lo que representa 38.93% del total rechazadas. Del mismo modo, de 179 unidades de transporte de carga poco más de una tercera parte fueron rechazadas por no cumplir con los nueve puntos básicos.

Estos datos son preocupantes toda vez que hablan del enorme rezago que tenemos en el transporte público concesionado de pasajeros y de carga. En comparación con años anteriores estamos haciendo una revisión más exhaustiva y precisa.

Se han reforzado las tareas de coordinación con la Secretaría de Finanzas con el fin de calificar los requisitos que integran los dictámenes jurídicos para la expedición de permisos publicitarios en vehículos del servicio de transporte público de pasajeros.

Centros de Transferencia Modal. Los Centros de Transferencia Modal constituyen infraestructura fundamental del transporte colectivo, en el Distrito Federal existen 46 CETRAMS, 36 de ellos se encuentran en operación y el resto en proceso de reiniciar actividades.

Entre los principales programas para los CETRAM se encuentran el Programa de Mejoramiento e Imagen Urbana, el Programa Permanente de Recuperación de Pagos por Uso de Aprovechamiento, el Programa de Mejoramiento de Imagen de Comercio y el Programa Integral de Seguridad y Protección Civil.

Como parte del Programa de Mejoramiento de Imagen Urbana y Comercial se actualizó y complementó la información estadística de los 17 CETRAM más importantes y se presentó en el Foro de Liderazgo celebrado en junio de 2007.

Entre las acciones más relevantes que se han realizado en la presente administración son:

- 1.- Recuperación y remodelación en proceso de los CETRAM en Taxqueña y Mixcoac.
- 2.- Construcción de contenedores en Universidad, Taxqueña e Indios Verdes. En éste último la delegación proporcionó la mano de obra.
- 3.- Mejoramiento de imagen urbana en Universidad, Taxqueña y Doctor Gálvez.
- 4.- Recuperación de sanitarios en Zapata.
- 5.- Reordenamiento de Comercio en Indios Verdes.
- 6.- Trabajos de bacheo en El Rosario con apoyo de la delegación.
- 7.- Demolición de sanitarios en CETRAM La Raza y Potrero, los cuales estaban en poder de una ruta y comerciantes respectivamente.
- 8.- Trabajo de mantenimiento consistente en balizamiento y confinamiento de CETRAM Martín Carrera, Potrero y 18 de Marzo, así como los trabajos de mantenimiento rutinario.
- 9.- Se dio inicio a la obra del CETRAM Pantitlán.

Sin embargo, lo más importante está por venir, será la próxima convocatoria a la iniciativa privada que hará el Jefe de Gobierno en próximos días para que inviertan en una transformación radical de los 17 CETRAM más importantes, poniendo en disposición de la iniciativa privada más de millón de metros cuadrados que reciben a más de 4.5 millones de usuarios al día que hoy llegan a estos lugares que se encuentran en condiciones insalubres, peligros, oscuros, malolientes, para poderlos transformar en espacios de dignidad para todos sus usuarios.

Transporte de alta capacidad: El Sistema de Transporte Colectivo Metro mantiene como prioridades la seguridad de operación, el mejoramiento de la calidad del servicio y la ampliación de su cobertura.

Durante este año se transportaron en el Sistema 662 millones de pasajeros, un promedio en día laborable de 4.6 millones de usuarios.

La Línea 12 Dorada Tláhuac Mixcoac, conectará al Sistema con el Sur oriente de la ciudad y llevará el servicio a zonas con escasez de infraestructura vial y transporte. Su extensión a 24.2 kilómetros y contará con 23 estaciones: 4 estaciones de ellas de interconexión con otras líneas, Iztapalapa con la Línea 8, Ermita con Línea 2, Zapata con Línea 3 y Mixcoac con Línea 7; asimismo, enlazará con el Tren Ligero, Metrobús Insurgentes, la Terminal de Autobuses del Sur y Metrobús Eje 4.

Se calcula que esta línea sirva diariamente a cerca de 360 mil usuarios provenientes de las Delegaciones Tláhuac, Xochimilco, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez y Álvaro Obregón.

Metrobús: Incrementó su demanda 4 por ciento respecto a 2006. El Metrobús Insurgentes transporte un promedio de 259 mil pasajeros diariamente, en día hábil recorre un promedio de 25 kilómetros y en total ha recorrido cerca de 16 millones de kilómetros.

En 2007 se instalaron 41 máquinas externas de expedición y recarga de tarjeta inteligente, así como 4 módulos de atención para brindar un mejor servicio a usuarios.

Se han adquirido 700 mil tarjetas nuevas, haciendo un total desde su inicio de operaciones de más de 2.7 millones de tarjetas adquiridas y se encuentra prepagados 4 millones de viajes en el Metrobús en Insurgentes.

En mayo pasado el organismo recibió el primer pago de 128 mil euros por la venta de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte del Fondo Español de Carbono a través del Banco Mundial; el pago corresponde a las casi 30 mil toneladas de CO₂ equivalente de emisiones reducidas por el primer año de operaciones del sistema.,

La Red de Transporte de Pasajeros: Transporta 636 mil pasajeros en promedio los días hábiles. El volumen de pasajeros transportados por autobús en día hábil es de 644, lo que representa un incremento de 18 pasajeros más por autobús de los registrados en el mismo período del año anterior.

Año con año este organismo ha adquirido nuevas unidades, a la fecha de la logrado la renovación al cien por ciento del parque vehicular y la antigüedad promedio es de 5 años; no obstante, la demanda de la ciudadanía de este servicio es creciente, sobre todo en las colonias populares y periféricas, hecho que nos obliga a revisar nuevas alternativas y sugerir nuevas rutas.

En este período está programada la adquisición de 10 nuevos autobuses equipados para permitir el acceso y traslado de todos los usuarios que los requieran, incluyendo los que utilizan sillas de ruedas. Las unidades serán articuladas y se incorporarán al Sistema de Transporte Metrobús en la actual Ruta 1 para ayudar a la comodidad de los usuarios, estarán equipados con la tecnología más moderna.

Durante el presente año el Servicio de Transportes Eléctricos ha proporcionado servicio mediante 18 Líneas de Trolebuses a más de 52.5 millones de usuarios con tarifa directa, mientras que en Tren Ligero se trasladaron 14.7 millones de usuarios con boleto pagado.

En los próximos meses trabajaremos en un análisis conjunto de fondo que permita ordenar y redefinir las rutas de Trolebuses y RTP para evitar que se compitan entre si y fortalecer los servicios en favor de las zonas marginadas y de la gente de menores recursos.

Agilización vehicular, infraestructura: Con el fin de agilizar la circulación en algunas vialidades que se desaprovechan en alguno de sus sentidos en horarios determinados, se está desarrollando el proyecto conceptual de 15 avenidas con características adecuadas para operar en horarios y tramos específicos como vialidades reversibles; una vez concluidos los estudios, serán propuestos al Jefe de Gobierno para su consideración y eventual puesta en marcha, entres las posibles vialidades reversibles se encuentran: Ermita Iztapalapa, Calzada de Guadalupe, Congreso de la Unión, División del Norte, Pacífico, Miramontes, Eje 1 Poniente, Cuauhtémoc, Revolución, Eje 6 Sur, doctor Vértiz, ingeniero Pérez Valenzuela, Miguel Ángel de Quevedo y Camarones.

Medidas de mitigación.

Por otra parte y con fines de mitigación vial, pretendemos aprovechar los pagos que realicen aquellos particulares que ejecutan proyectos en términos de lo que establece el Reglamento de Construcciones del Distrito Federal, estamos convalidando pagos entre la Secretaría de Finanzas relativo al artículo 319 del Código Financiero por aprovechamiento para prevenir, mitigar o compensar los efectos de impacto vial; se han convalidado 13.98 millones de pesos para que sean asignados a la Secretaría de Obras y Servicios como ampliación presupuestal para llevar a cabo la ejecución de diversas obras viales en puntos conflictivos de la Ciudad, mediante acciones de bajo costo y alto impacto.

Estacionamientos.

En coordinación con SEDUVI, estamos trabajando para facilitar la construcción de estacionamientos subterráneos en zonas críticas de alto déficit. Aquí vamos a requerir otra vez la visión y el compromiso de los diputados de la Asamblea Legislativa para realizar los cambios que se requieren, es el caso del primer perímetro del Centro Histórico, Polanco y Condesa en las

cuales se podrían desarrollar proyectos para incorporar 5 mil 680 nuevos cajones de estacionamiento y liberar de la conflictividad y congestión vial que hace de tiempos muy prolongados en estas zonas.

Ciclovías.

Desde mayo de 2007 se han celebrado reuniones con diferentes Secretarías, particularmente con la de Medio Ambiente para conformar el plan maestro de ciclovías, el cual se encuentra en proceso, el objetivo es contar con una red de 300 kilómetros de ciclovías para 2012 que promuevan los desplazamientos utilitarios en bicicleta, garantizando la conectividad en diversos modos de transporte, para lo cual se dotará de facilidades para el intercambio modal, estacionamientos para bicis y equipamiento en instalaciones auxiliares.

Atención a usuarios.

Durante este tiempo hemos trabajado para mejorar cuantitativamente y cualitativamente la atención que brindamos a los ciudadanos que requieren de nuestros servicios. Dentro del programa "Revolución administrativa" se continúa trabajando en el proyecto "Punto multipunto" para habilitar a las agencias distribuidoras de vehículos nuevos como módulos de control vehicular, lo cual facilitará a los compradores de autos nuevos el emplacamiento de los mismos y desahogará a los actuales módulos delegacionales. En este periodo operaron 87 agencias. Para taxis hemos establecido mecanismos de supervisión y control en los módulos donde se lleven a cabo los trámites de tarjetas de circulación, cambio de domicilio, de motor, corrección de datos, reposición de placas y engomado, bajas y licencias-tarjetón. En relación a la expedición, renovación y reposición de las licencias-tarjetón se han reducido los tiempos de espera y el número de usuarios atendidos en relación al ejercicio de 2006 se ha incrementado 63%.

Apoyo vial.

Continuamos con programas de apoyo vial, en donde destacan acciones como primeros auxilios mecánicos a vehículos que por fallas automotrices obstruyen las principales arterias de la Ciudad; identificación y acciones para la consolidación de principales puntos de congestión vial en la Ciudad y apoyo en situaciones críticas en los sistemas de transporte público o contingencias que se presenten. También iniciamos los programas radares voluntarios al rescate de la educación vial para concientizar a los usuarios de la vía pública sobre el uso de la misma y fomentar una mejor cultura vial y el programa educación vial en movimiento dirigido a conductores para evitar accidentes viales y darles a conocer el Reglamento de Tránsito Metropolitano. Estos programas continúan aun cuando al inicio de la gestión encontramos malas condiciones para el desempeño en los servicios que presta este importante núcleo de trabajadores.

Coordinación interinstitucional y sociedad civil.

En la Secretaría de Transportes y Vialidad tenemos conciencia clara que nuestro trabajo requiere la colaboración directa con actores y sectores fundamentales de la sociedad civil. En respuesta a la cooperación respetuosa armónica y republicana que debe de existir entre autoridades, la SETRAVI mantiene e impulsa los trabajos de la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI), instancia de la que en la actualidad SETRAVI se responsabiliza de la secretaría técnica. También continuamos los trabajos para el fortalecimiento del Fondo Metropolitano que tiene como una de sus prioridades el impulso a la infraestructura de los transportes.

Consejo Asesor de Transporte y Vialidad.

Es nuestra convicción que la transparencia y apertura en el diseño e implementación de las políticas públicas en materia de transportes y vialidad es de crucial importancia para el ejercicio democrático de la gestión pública. Por ello prácticamente iniciada la actual administración invitamos a la instalación del Consejo Asesor de Transporte y Vialidad con la participación de las 16 Delegaciones Políticas del Distrito Federal, las principales instituciones de educación superior localizadas en el Distrito Federal, representantes de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y organizaciones no gubernamentales.

Si bien el Consejo se encuentra previsto en la Ley de Transportes vigentes, para nosotros es de suma importancia contar con un órgano de consulta en relación a la implementación de acciones y políticas sectoriales de alto significado para la Ciudad, el intercambio de ideas y por la pluralidad de este organismo asesor.

Mensaje final. Garantizar tiempos de traslado cortos y costo accesible representan el corazón de un proyecto de equidad social que inicie con la ida al trabajo y concluye con el retorno. El Gobierno del Distrito Federal que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard comprende la trascendencia profunda que representa para las familias y por tanto para la sociedad que todos, pero principalmente aquellos que no tienen recursos para movilizarse en vehículos particulares tengan tiempos mayores para dedicárselos a los hijos, a la pareja y asimismo. Por ello estamos trabajando todos los días con el acelerador al fondo.

En resumen, podemos afirmar que el compromiso del licenciado Marcelo Ebrard Casaubon, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, de convertir a la Ciudad de México en un espacio donde el intento por elevar la calidad de vida de las personas se exprese en políticas públicas concretas y en consecuencia no es casual, sino producto de una visión estructural y de gran aliento que la actual administración propone la mayor inversión económica, ya no del país, sino de toda América Latina para mejorar el transporte masivo.

Señores diputados, todos los proyectos presentados marcan un proceso de transformación socialmente muy importante. Sé que todavía existen dudas y desconfianzas. Lo entendemos. El transporte público y su institución reguladora, la SETRAVI, han vivido una larguísima noche llena de pesadillas corruptas que hoy todavía nublan la vista. Sin embargo ya tienen frente a sí un rayo de luz que indica que en este gobierno llegará el amanecer y la alegría que propicia el inicio de un nuevo día con un transporte nuevo, masivo, rápido, eficiente, legal y no contaminante. Ese es nuestro compromiso y lo vamos a cumplir en el periodo 2006-2012.

POSICIONAMIENTO DE LOS DIVERSOS GRUPOS PARLAMENTARIOS Y LA COALICIÓN PARLAMENTARIA

EL C. PRESIDENTE.- Continuando con el orden del día damos paso a los posicionamientos de los partidos políticos, hasta por un tiempo de 10 minutos, iniciando con la Coalición Parlamentaria Socialdemócrata, para el caso de que halla aquí algún diputado integrante de la misma. Entiendo que no es así. Por lo tanto continuamos con el grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza y le damos la palabra al diputado Fernando Espino Arévalo, integrante de esta Comisión de Transporte y Vialidad.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.- Gracias señor diputado Tomás Pliego, Presidente de esta Comisión.

Señor Raúl Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal; señoras y señores responsables de las empresas de transporte descentralizadas del Gobierno del Distrito Federal; compañeros diputados que integran esta Comisión; señoras y señores:

En el Partido de Nueva Alianza, hemos sido muy cuidadosos de atender la opinión de la ciudadanía en torno a los temas de mayor interés general, y uno de ellos indudablemente es el del transporte y vialidad en la Ciudad de México, que lleva aparejados los problemas de la contaminación ambiental y la pérdida de horas hombre en los traslados hacia el trabajo, la escuela o el hogar, independientemente de los derivados del mal servicio que el sistema de transporte público concesionado ofrece a los usuarios.

El informe de gobierno es enfático en el sentido de que las nuevas líneas de Metrobús, operarán con unidades de baja emisión contaminantes, pero no indican si tales unidades estarán provistas efectivamente de motores y equipos anticontaminantes, porque si van a ser equipados con motores de combustión de gasolina, no vemos de qué manera se logrará tal objetivo.

Es previsible que durante los primeros 4 ó 5 meses de uso, por tratarse de motores nuevos, no produzcan la contaminación que otros autobuses producen, pero después de ese tiempo, es seguro que pasarán a engrosar el parque vehicular del gobierno que emite gases de efecto invernadero y contribuye a enrarecer el aire que se respira en esta capital.

Para muestra, basta con observar el funcionamiento de las unidades de RTP, se indica también, señor Secretario, que se regularán los horarios y se determinarán las vialidades para la circulación del transporte de carga, además de que se moderará la circulación de taxis sin pasaje a partir del año 2008.

En las principales ciudades del mundo, la circulación del transporte de carga se encuentra restringida a determinadas vialidades y horarios, pero a tal efecto se han previsto vialidades circundantes que ofrecen la posibilidad de acceder puntos estratégicos de la ciudad con garantía de tránsito, seguro y ágil.

Las soluciones a tal problema, se adoptaron en esos lugares, con medidas vinculadas directamente con la necesidad de que los productos que se transportan lleguen a su destino con oportunidad y sin riesgo para los operadores de los vehículos.

De donde se desprende que no basta con la modificación de una reglamentación determinada para resolver ese problema, por lo que hace al señalamiento de que se moderará la circulación de taxis sin pasaje, pareciera que el problema que detecte el gobierno tuviera relación directa con llevar o no pasajes, cuando el principal problema en torno a este medio de transporte radica en la tolerancia que desde su dependencia, señor Secretario, opera a favor de quienes ofrecen el servicio al margen de la legalidad, con efectos directos en la generación de ilícitos que en un alto porcentaje se producen en tales unidades.

Se hace hincapié también en que a partir del 2008, se determinará las paradas exclusivas para el transporte colectivo, como si estas no estuvieran previstas actualmente en la legislación vigente, y de ser así, cómo es posible que hasta ahora se estén dando cuenta y difieran todas estas acciones hasta el año 2008.

Lo cierto es que el transporte concesionado se ha adueñado de las calles y por lo mismo las utilizan como mejor les conviene sin el menor recato y con la mayor impunidad que les garantiza una autoridad sin autoridad, pero quizá la propuesta de mayor trascendencia de este gobierno se encuentre en la determinación de restringir la circulación vehicular el día sábado, a partir también del año 2008 con el pretexto de abatir los índices de contaminación.

Una medida autoritaria como esa, señor Secretario, basada en una supuesta encuesta verde que careció de toda forma de rigor profesional, en la que no se muestra ninguna forma de control para evitar que una misma persona votara 2, 10, 20 o en más ocasiones, y en la que no se manifiesta un porcentaje significativo en relación al padrón de ciudadanos del Distrito Federal, en favor de tal medida, sólo puede considerarse como una justificación forzada para violentar el derecho de la población a la libre circulación.

En tal virtud, los diputados del grupo parlamentario de Nueva Alianza hacemos patente nuestra posición en contra de lo que esa dependencia a su cargo presenta como opciones de solución al gran problema de transporte y la vialidad en la Ciudad de México, por carecer de rigor científico y administrativo y porque omite el compromiso de emprender las acciones que resultan más urgentes para resolver los aspectos que ponen en riesgo frecuente a la ciudadanía.

¿Cómo podemos estar de acuerdo con una red de metrobús que en 2 ó 3 años de servicios será tanto o más contaminante que las unidades actuales de RTP o cómo se podrá garantizar que el servicio de RTP dejará de ser contaminante?

Tan fácil que sería hacer una propuesta de largo plazo, señor Secretario, con vehículos no contaminantes de tracción eléctrica, en lugar de los de combustión de gasolina.

Definitivamente no nos explicamos su decisión en favor de los vehículos que utilizan combustibles fósiles altamente contaminantes, escasos en nuestro México.

Creemos también que la restricción a la circulación del transporte de carga debe producirse de la mano con la determinación de vialidades alternas y las medidas de seguridad correspondientes.

En cuanto a la moderación de la circulación de los taxis sin pasaje, mejor sería sacar de las calles a todos los taxis tolerados, sin importar filiación partidista.

¿O no es eso lo que la ciudadanía esperaría de la autoridad, señor Secretario?

¿Y no es esa la obligación de la autoridad que se precie de hacer valer el Estado de Derecho?

Finalmente, ninguna medida como la restricción vehicular de los sábados sería justificada si no cuenta con el aval de la gran mayoría de los ciudadanos que le dieron su representación a ese gobierno. Hacer lo contrario, como se está previendo, sólo representa un acto de autoritarismo y no de autoridad.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado.

Tiene la palabra, por el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, el diputado Tonatiuh González Case. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZÁLEZ CASE.- Gracias, diputado Presidente.

Compañeras y compañeros legisladores, invitados especiales, licenciado Armando Quintero Martínez, Secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, sea usted bienvenido a esta Honorable Asamblea Legislativa.

A nombre del grupo parlamentario del PRI en esta IV Asamblea Legislativa acudo a fijar la postura de mi partido en un tema que junto con el de la seguridad pública todos los capitalinos directa o indirectamente padecemos y sufrimos, porque en materia de transporte y vialidad tenemos que lidiar con el deterioro y abandono del servicio de transporte público, los constantes

embotellamientos en vías primarias y secundarias, así como con el disparo en los índices de contaminación.

Es un hecho que a pesar de los esfuerzos siga la proliferación de los llamados “taxis piratas”, la insubordinación de los microbuseros y la pérdida total de una cultura vial y de respeto al peatón.

Hasta el momento nadie puede asegurar que estemos construyendo una ciudad en donde cualquiera puede desplazarse con fluidez, seguridad y comodidad, mucho menos después de haber padecido un sexenio contrastante de excesos e indiferencia, del cual sabemos no es su culpa.

El nominado Plan Verde y el nuevo Reglamento de Tránsito Metropolitano son ejemplos que demuestran la ansiedad del gobierno por regular esta situación, pero lamentablemente el apresuramiento pasó por encima de la opinión de los ciudadanos y de las observaciones del Órgano Legislativo de la Ciudad, es decir, de este Órgano Local de Gobierno.

Los propósitos para ampliar y modernizar el transporte público y con ello desincentivar el uso de vehículos particulares son un claro reconocimiento a una política de la cual el PRI no comparte porque siempre hemos pugnado por la libertad.

Sí queremos transporte eficiente, Secretario, pero también somos de la idea de que se respete el derecho a la propiedad.

Qué bueno que intentan corregir esos errores del pasado con el proyecto para construir la Línea 12 del Metro, que fue una decisión irresponsablemente postergada que esta administración no podía seguir soslayando. La iniciativa de incrementar las líneas del Metrobús es una respuesta aún insuficiente y limitada, al considerar que el Sistema de Transporte Colectivo Metro sufre un deterioro paulatino e irreversible en sus instalaciones, trenes, estaciones, vías y equipos.

Este sistema, que es la columna vertebral del transporte y movilidad de la ciudad, ha visto disminuir la afluencia de usuarios y sufre ahora también el azote de la delincuencia.

Es bueno que ofrezcan ampliar la Línea 1 del Metro en la zona de Santa Fe, pero ojalá también resuelvan el aberrante conflicto vial que se origina en el Puente de los Poetas.

Los diputados del PRI hemos reiterado nuestra crítica a la confabulación y tolerancia de las distintas autoridades con líderes de organizaciones de taxis piratas. Los argumentos para justificar o eludir este problema, son una afrenta para los miles de concesionarios regulares que cumplen con todas sus obligaciones, al anuncio de que se renovarían en el 2008, 30 mil taxis por haber cumplido su vida útil y que con ello se introducirán vehículos con tecnologías limpias que reducirán notablemente los índices de contaminación.

Le cuestionaríamos, señor Secretario, qué efecto positivo tendrá esta medida si tenemos más de 30 mil taxis irregulares que contaminan de manera preocupante.

El pasado 4 de octubre al hablar sobre la cancelación de concesiones, usted afirmaba que no permitiría que se utilizaran los vehículos de alquiler para perpetrar secuestros. Su afirmación tal vez deriva del hecho de ver un dramático aumento de asaltos y microbuses que tuvieron alzas del 25 al 26 por ciento respectivamente en estos primeros diez meses del nuevo gobierno.

Criticaríamos los alcances del programa de sustitución de microbuses por autobuses que al mes de julio del 2007 ha llevado a cabo la sustitución de 425 unidades, porque como usted afirma, el 80 por ciento de los 28 mil microbuses que operan en la ciudad son inservibles.

En su primer informe, el Jefe de Gobierno habla de eficiencia de los servicios de la red de transporte público y el servicio de transportes eléctricos. Sin embargo, son áreas que han sido dejadas a su suerte y que operan en condiciones lamentables. El caso más evidente es el de los trolebuses, en donde más del 50 por ciento de los 406 unidades son antiguas, vehículos que en algunos de los casos rebasan los 30 años de antigüedad, con un servicio que opera con constantes fallas e interrupciones, con cables de energía y subestaciones eléctricas obsoletas y con refacciones que tienen qué reciclarlas sin ningún filtro de seguridad.

De la misma forma el Tren Ligero sigue mostrando sus carencias para atender una mayor demanda. El número de trenes es ya insuficiente para una ruta que tiene suficientes ventajas para ampliarse y modernizarse.

El mejoramiento integral de 12 vialidades proyectadas del Distrito Federal es un buen propósito, a pesar de que en poco tiempo las obras y adecuaciones que se están haciendo serán insuficientes. Si antes no concebimos una planeación de vialidades para los próximos 50 años bajo una medición metropolitana, en donde haya una colaboración estrecha.

Por otro lado, los paraderos están convertidos en auténticas zonas rojas en donde florece la prostitución, el narcotráfico, los asaltos y el comercio ambulante; también los distintos trámites que se tienen que hacer ante la dependencia, esto es, licencia permanente, control y revista vehicular, licencia tarjetón entre otros, siguen operando en un esquema de arbitrariedades y discrecionalidad; la falta de información por parte de la SETRAVI sigue siendo un rezago considerable que impide el cumplimiento oportuno de las disposiciones por parte de particulares y concesionarios.

Señor Secretario, los diputados del grupo parlamentario del PRI ejercemos la crítica bajo el compromiso de rendirle cuentas a los capitalinos y de garantizar la sustentabilidad de la ciudad.

La complejidad del problema del transporte y la vialidad en la zona centro del país requieren algo más que obligar a los funcionarios capitalinos a utilizar la bicicleta para acudir a sus oficinas un día al mes.

A la luz de una evaluación exhaustiva y puntual, tenemos la expectativa de que aún es el momento de poder implementar políticas que contribuyan a la solución del problema. Para ello se necesita diseñar un plan que no únicamente considere el asunto de transporte y vialidad, sino que además incluya estudios y proyectos en materia de medio ambiente, desarrollo urbano, seguridad pública, cultura cívica, entre otras.

Como representantes populares, asumimos la responsabilidad de legislar, siempre y cuando exista una visión clara y objetiva sobre las políticas gubernamentales.

Esperamos, por el bien de la ciudad, que esta administración corrija el rumbo y no tener que estar lamentándonos.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. Corresponde el turno al grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, para lo cual le damos la palabra al diputado Jacobo Bonilla Cedillo. Adelante.

EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.- Muchas gracias.

Señor Secretario, sea bienvenido una vez más a esta Asamblea Legislativa, a usted y a todas las personas que trabajan en la Secretaría y a los amigos transportistas que nos acompañan.

Ya hemos tenido los buenos oficios de tener muchas pláticas y cada vez que platicamos del tema de transporte, uno podría salir de estas reuniones y comisiones confiando en el transporte público, en que no nos van a asaltar, en que el Metrobús va marchando sobre ruedas, que el trolebús ya no se va a quedar varado, que los camiones de RTP ya no tienen tantas emisiones de contaminantes, sin embargo lo que pasa en los discursos realmente a la hora que se toma el transporte público en el Distrito Federal realmente choca y contrasta con muchas de las cuestiones que se han estado comentando.

Entonces, yo daría algunos comentarios en general de lo que los capitalinos sienten en cuanto al transporte público, y yo quisiera después escuchar algunas reflexiones de usted, señor Secretario, con estos temas.

En cuanto al microbús, los amigos que transportan en el Eje 4 dicen abiertamente, y también algunos creo que me parece que nos están acompañando aquí, que quisieran tener una plática con ustedes para sentarse porque parece que el negociador de ustedes del Eje 4 como que no está funcionando muy bien, porque ellos tienen desconocimiento de cómo va a entrar el Metrobús en el Eje 4 y cuál va a ser el sistema del Eje 4.

Evidentemente en cuanto al microbús me parece que lo van a postergar para el año 2008, entendería yo que en este año se están abocando al taxi, que en el 2008 se van a abocar a tratar de poner en orden al microbús, porque en este año no he visto alguna actitud fuerte o contundente para poner en cintura algunas irregularidades que hay dentro del microbús, hay rutas piratas y hay bases piratas.

Ahora, en un estudio que ellos han manejado, y eso lo dejaría también para una reflexión final, pareciera que el precio real del transporte en el microbús más menos debería estar oscilando entre los 5 pesos, 4 pesos, un peso más para arriba o uno para abajo, y esto sin embargo nos deja ver el rezago que hay terrible en el tema del ajuste de la tarifa.

Todos los capitalinos estamos hartos de un servicio público concesionado no adecuado y los transportistas están hartos de que la tarifa la utilicen como bandera política. Me imagino que si se sientan con los transportistas ustedes les dirán vamos a ajustar la tarifa 50 centavos pero ustedes vuelven a votar por nosotros, y a los capitalinos les dicen no vamos a subir mucho el precio de la tarifa y seguiremos teniendo el mismo transporte. Yo creo que es difícil quedar bien con los dos.

Realmente como tal abandono hay por parte del ajuste de la tarifa y también tal abandono hay o no hay recursos para que los transportistas puedan modificar o ponerle frenos adecuados a sus unidades o puedan hacer ellos la sustitución de su unidad, hay tal rezago que realmente ni estamos bien con los capitalinos, que son los principales en transportarlos dignamente, y ni estamos bien con los líderes transportistas que constantemente hacen presión política a ustedes. Entonces, yo quisiera escuchar alguna reflexión al respecto.

En el caso de los taxis es de cuidado que hoy día empiece a haber una más una ola de calcomanías con el logo del PRD, así como buscando que estos son los taxis intocables, y que sería muy bueno que se pusiera mano dura pronta en ese tema.

Tengo yo entendido, en una plática que tuvimos, que se tienen 130 mil placas o se encargaron 130 mil placas para los taxis. El resultado de ustedes arrojó que hay 104 mil que ingresaron a este programa. La duda sería qué va a pasar con esas 26 mil placas que nos sobran, o que finalmente es una de las dudas o una de las decisiones que en un futuro estaremos tomando.

Yo le diría que sería muy bueno que esa decisión la podamos tomar de manera junto con la Asamblea Legislativa para evitar que se formen las organizaciones y usted les quiera dar las placas, a lo cual yo estaría completamente en contra, y que se pueda hacer un estudio respecto al taxi para ver si realmente estas placas se van a utilizar, se van a vender o se van a dar algún grupo de la Comisión de Transporte dentro del PRD o algún esquema oscuro que quisiéramos nosotros evitar.

El Sistema de Transportes Eléctricos. Mi primera pregunta es: ¿Por qué Eje 4 no fue con Trolebús y por qué sí con Metrobús? A lo mejor la respuesta tendría que ser muy técnica, pero yo creo que hasta para el Distrito Federal estaríamos gastando menos si le apostamos más al Trolebús en el Eje 4 y no habría que hacer toda la infraestructura nueva que se tiene que hacer para el Metrobús.

Finalmente el Sistema de Transportes Eléctricos, RTP y el Metro los tres carecen de refacciones o les cuesta mucho trabajo surtirse de refacciones, y yo creo que sería muy bueno, señor Secretario, hacer un programa para invitar a los empresarios mexicanos hacerles público desde hoy las necesidades del transporte eléctrico, de RTP y del Metro, de aquellas refacciones que se tienen que traer de Canadá o se tienen que traer de Alemania, algo así, para evitar que exista una dependencia tecnológica de RTP, de Transportes Eléctricos y del Metro, como actualmente se tiene con algunas empresas o como hoy día se tiene con los semáforos, que uno diría qué fácil es sincronizar un semáforo, realmente es porque el gobierno tiene un contrato con alguna empresa y no se puede deshacer de ese contrato, por lo cual creo que nos seguirá siendo caro la cuestión de los semáforos.

Yo quisiera preguntarle ¿cuál es su opinión respecto al Metro de que en el próximo año podamos hacer una campaña masiva para que los capitalinos puedan ir dejando poco a poco su coche y puedan ir usando más el Metro y por supuesto mejorando las condiciones de todos y cada uno de los vagones, por supuesto evitando lo que más o menos se ha estado comentando de los vagones,

estos especiales o algo así, sino que tengamos un vagón de calidad, lo que todos conocemos como un vagón de alta, que sería una adecuada ventilación y unas instalaciones adecuadas dentro del Metro?

También creo que la tarifa del Metro está oscilando entre los 6, bueno, la tarifa real debiese estar oscilando entre los 6, 7 pesos y sin embargo también está ahí olvidado ese rubro, el Metro pierde 277 millones de peso si mal no me equivoco por las cortesías y ¿cuál sería su opinión de que en el próximo año estos 277 se lo estemos regresando al Metro, por así comentarlo, regresarlo al Metro, así como el RTP y en Transporte Eléctricos, que también tienen cortesías, que finalmente son los transportes públicos no contaminantes y realmente ser uno de los que están de capa caída?

Yo quisiera comentarle también que en el Distrito Federal somos tantos y no cabemos que pareciera que el mejor sistema de transporte pues debiese el Metro, Transporte Eléctricos o motocicletas y motonetas; sin embargo, en el Reglamento ni las motocicletas ni las motonetas ganan, más bien pierden como derecho o cuando menos les queda claro que hay algunos lugares donde no pueden ingresar o no se pueden estacionar; cuando realmente en otras comunidades hacen la ciudad más accesible hacia la motoneta o a la motocicletas.

Preguntarle si usted va a reiterar la postura del gobierno pasado, que del mismo color pero de grupos diferentes, de que la motocicleta no puede ganar ningún derecho y que en el Distrito Federal no vamos a avanzar ni con motocicleta ni con motoneta.

También pedir que se ponga un poco más de atención en el cuidado de los ciclistas. Yo entiendo que en las Estaciones del Metro van a hacer algunas adecuaciones para que puedan los capitalinos dejar ahí su bici y que cuando regresen esté la bici.

Entonces, el objetivo es decir a los capitalinos que puedan andar en bicis, yo diría que entonces también el mensaje a los capitalinos es pueden andar en motocicleta o pueden andar en motoneta ¿por qué el Reglamento Metropolitano no da nuevos derechos a la motoneta y motocicleta y sí a la bicicleta que sí se ve más ecológico, pero realmente es hasta muy peligroso?

Al comentarle que yo creo que se puede hacer mucho trabajando con NAFINSA con el fin de buscar que este apoyo que da NAFINSA para que se puedan cambiar el microbús o el taxis pueda hacerse más grande y así podamos realmente tener una política adecuada para la sustitución de taxi o la sustitución del microbús, también comentar que podríamos aprovechar el programa que ustedes iniciaron y que me parece que ya terminó o está en etapa de cierre del taxi, para que ese padrón que próximamente va a estar en Internet sea el padrón confiable y así evitar que los taxistas cuando pidan un crédito a NAFINSA tengan que regresar con ustedes y ustedes los tendría que palomear para decirle a NAFINSA: sí, este amigo está en buenas condiciones de ser susceptible a crédito; porque en anteriores administraciones esto se daba mucho, se prestaba mucho del palomazo que tenía que dar la Secretaría de Transportes, no fue en su época, pero en los tiempos en los cuales solicitaban el crédito a NAFINSA les decían pues sí regresa a la SETRAVI, ellos te dan el palomazo y entonces ya puedes venir con nosotros; creo que nosotros ya podríamos depender del padrón que actualmente ustedes están haciendo.

Me parece que ya me estoy extendido un poco en tiempo pero hay algunas más.

Quisiera yo poner un señalamiento, y va a ser la segunda vez que lo haga y me parece que nos acompaña aquí con nosotros Jesús Padilla que si el río suena es porque agua lleva; es decir, han comentado que las acciones de Metrobús oscilan entre un millón o 600 mil pesos más o menos y sin embargo parece que nuestro amigo Jesús Padilla de alguna forma ha visto la manera de tener de 10 a 12 concesiones, lo cual de entrada yo diría qué bueno, porque eso resultaría que el Metrobús es un sistema que a los transportistas les da la oportunidad de crecer y crecer y todo irse haciendo de más ganancias, eso sería fenomenal, sin embargo con los amigos que también he platico y que pertenecían a la ruta de Insurgentes ellos dicen pues a mí no me ha tocado y parece que sólo le toca a Jesús Padilla o, bueno, nuestro amigo Jesús Padilla hace algo en especial o es muy buen inversionistas para actualmente tener entre 10 ó 12 concesiones; posiblemente esto se pueda aclarar y yo por eso le hago la pregunta, no he hecho yo ni presentado algún documento formal entre la Procuraduría para que se busque y se haga, se lo pregunto yo a usted para ver si usted puede hacer algunas indagatorias y darme un poco de información: Tengo yo entendido que

ya goza con concesiones en la Villa, en el Periférico, en la Ruta 1 y que se anda metiendo ya un poco en la Ruta 4, y que tiene la intención de hacerse un pequeño "pulpo", que podríamos evitar lo antes posible.

También quisiera yo escuchar su postura en cuanto al puente de los Poetas, porque hace poco los granaderos golpearon a los vecinos o los vecinos de ahí golpearon a los granaderos, pero realmente lo que se vio en los medios de comunicación es que los granaderos golpearon a los vecinos pidiendo una adecuación vial y me parece que el Gobierno del Distrito Federal, posiblemente no pasó por la Secretaría, pero presentaron ya otro programa diferente al que ustedes tienen contemplado, y preguntarle para cuándo va a estar esta información del taxi en Internet para que sea, digamos, la primera lista que realmente sea de orgullo decir que hay una lista ya de concesiones en Internet y que la próxima lista de será de microbús y la próxima lista de todos los programas del transporte.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Jacobo Bonilla, por el posicionamiento que ha hecho a nombre de su partido político.

Para concluir esta etapa en el formato de la comparecencia del Secretario de Transportes y Vialidad, le damos la palabra al diputado Antonio Lima Barrios, quien posicionará al Partido de la Revolución Democrática aquí en la Asamblea Legislativa. Adelante, diputado, tiene la palabra.

EL C. DIPUTADO ANTONIO LIMA BARRIOS.- Gracias, diputado Presidente.

A nombre de la fracción del Partido de la Revolución Democrática, le damos la más cordial bienvenida, igual a los servidores públicos que lo acompañan el día de hoy.

Sin lugar a dudas, la administración anterior tuvo, entre muchos, un punto distintivo que fue la construcción de grandes obras de infraestructura vial, y pensamos que esta administración es y deberá hacer la reestructuración, modernización y ampliación de los sistemas de transporte colectivo que administra y que participa el gobierno de la Ciudad. De esto se ha venido informando de manera puntual de las políticas y proyectos que el gobierno de la Ciudad está desarrollando y más importante los proyectos que el gobierno de la Ciudad por sí mismo y aquellos que han surgido del Fondo Metropolitano y los que se harán con inversión privada.

De igual manera ante esta soberanía han comparecido los titulares del Sistema de Transporte Colectivo, del Metrobús, de RTP, de Transportes Eléctricos, quien ha dado información particular respecto a la problemática que enfrentan las medidas correctivas y los proyectos de ampliación y mejoramiento de los servicios.

El reordenamiento urbano, el plan maestro de transporte y la encuesta origen-destino son el marco general para el desarrollo y a mediano y largo plazo del transporte en la Ciudad de México. Por ello, la Asamblea Legislativa requiere información pormenorizada que coadyuve con los grandes temas del transporte de esta Ciudad y hacer posible la sincronización presupuestal y legislativa que correspondan.

La continuación de obras viales que realiza el Gobierno del Distrito Federal con recursos propios y del Fondo Metropolitano, muestran el avance del crecimiento en la infraestructura vial que durante décadas permaneció abandonada y que sin duda mejorará la movilidad en la Ciudad. El inicio de trabajos de la nueva línea del Metro así lo demuestra, la ampliación del Metrobús y el crecimiento del mismo hasta 10 líneas será otro avance, la continuación de los corredores de transporte, el avance de la sustitución de microbuses por autobuses, el programa de regularización del transporte individual y el avance de la participación de la iniciativa privada en los CETRAM, son todas acciones que sin duda mejorarán un servicio que no sólo es caro y consume ingresos y tiempo y vida de los integrantes de las familias más pobres de la Ciudad. Sin duda, esta administración del gobierno de la Ciudad se ha planteado mejorar los aspectos del transporte.

La fracción parlamentaria del PRD hace un reconocimiento a estos esfuerzos hechos hasta ahora y apoyará sin duda los proyectos que resulten viables. Sin embargo, hace falta mejorar la

comunicación entre los responsables de la SETRAVI y los organismos de transporte en donde no sólo se informe, sino se tome en consideración las opiniones que aquí se han vertido.

Requerimos la información de los planes de reordenamiento, el plan maestro y la encuesta origen-destino. Hasta la semana pasada su relación con la llamada cúpula del transporte se había mantenido en las oficinas gubernamentales; sin embargo, la semana pasada se han movilizad y solicitado a esta soberanía nuestra intervención para la negociación de varios problemas atrasados que tienen en su Secretaría. Creemos que es necesario dar atención a estos grupos a fin de que no se desborde la negociación que hasta este momento se venía teniendo, sobre todo lo referente a la reorganización administrativa donde diversos grupos han señalado que no se ha erradicado la corrupción.

Quisiéramos ver más acciones de su parte que den muestras de que efectivamente los malos servidores que aún están en la Secretaría se están tomando medidas administrativas contra ellos, contra la extorsión y la corrupción que según nos ha dicho todavía prevale en la Secretaría.

El tema del taxi efectivamente no es el tema más trascendente de esta Secretaría. Sin embargo es un tema que por visible es retomado por la mayor parte de las fracciones parlamentarias.

Nosotros creemos que sobre de este tema urge cumplir con el estudio de factibilidad, saber cuántas concesiones más serían viables para brindar este servicio en la Ciudad, es necesario saber si va a haber una convocatoria por supuesto abierta para que los ciudadanos sepan cuál es la forma en que pudieran tener acceso a una concesión.

Este Gobierno de la Ciudad ha planteado la equidad. Nosotros en varias reuniones hemos planteado sobre este tema que la equidad tendría que pasar por darle la facilidad a los choferes que durante mucho tiempo han ejercido su trabajo y que no tienen una concesión, y a los ciudadanos, porque no decirlo, que por razones de edad, sobre todo de edad y por las condiciones económicas del país han sido despedidos y que piensan en generarse su propia fuente de ingreso a partir de comprar una concesión.

Quisiéramos saber si se está contemplando también esa posibilidad dentro de este programa.

Finalmente y en lo individual, en lo particular, un servidor, acabo de, voy a presentar una modificación al Artículo 244 fracción I, inciso A) del Código Financiero, para adecuar el cobro que se haría por la generación de nuevas concesiones.

**RESPUESTA DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A LA
PRIMERA RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE
DESIGNADOS POR LA COALICIÓN PARLAMENTARIA Y POR CADA GRUPO
PARLAMENTARIO**

EL C. PRESIDENTE.- Continuando con el orden del día, con el punto número 5 del formato establecido, daríamos inicio a la primera de dos rondas de preguntas por cada grupo parlamentario, para lo cual cada diputado tendrá hasta 3 minutos para presentar sus cuestionamientos y/o preguntas, iniciando por el grupo parlamentario del Partido Nueva Alianza, le damos la palabra al diputado Fernando Espino Arévalo.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO AREVALO.- Gracias señor diputado.

Señor Secretario de Transporte y Vialidad, en el marco del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal se desprende el compromiso ambiental del Jefe de Gobierno, con relación a la ecología. En tal sentido ¿cómo podría explicarnos su insistencia en seguir promoviendo medios de transporte altamente contaminantes como lo es el Metrobús?, el cual por cierto no disminuye la contaminación como ustedes lo afirman. ¿No le parece un contrasentido, señor Secretario?

Con relación al transporte denominado bicitaxis, ¿se cuenta en la Secretaría, le pregunto, señor Secretario, a su cargo, con un censo confiable que nos permita determinar la cantidad de unidades en servicio por Delegación y bajo qué criterio de seguridad y confort operan los mismos?

Es notorio que la planeación y construcción de las ciclovías no es el más adecuado, pues la mayoría o son intransitables o son peligrosas. En tal virtud le pregunto, señor Secretario ¿tiene previsto algún proyecto para corregir tal deficiencia?

Pregunta tres, ¿qué acciones ha tomado la dependencia a su cargo para combatir la ilegalidad con la que opera el transporte público no concesionado, como los casos de taxis y microbuses piratas? ¿Por qué en lugar de proponer que se modere la circulación de los concesionarios, legalmente no se resuelve antes este problema de los taxis y microbuses piratas?

4.- Derivado de la puesta en operación del nuevo Reglamento de Tránsito, podría informar a esta soberanía: ¿Cuántos operadores del transporte público concesionado han sido sancionado y cuántas concesiones se han cancelado? Porque diariamente, a todos nos consta, en cualquier avenida de la ciudad podemos observar de manera sistemática violaciones a las disposiciones del citado Reglamento.

5.- Señor Secretario. Derivado de que el pasado 14 de febrero del 2007, la Comisión Permanente de esta Asamblea Legislativa, aprobó un punto de acuerdo, que un servidor presentó, a efecto de que se canalicen a los vendedores ambulantes del Metro hacia los centros de transferencia Cetram. ¿Podría informarnos qué acciones ha tomado la dependencia a su cargo en ese sentido?

Una pregunta más, por mandato de ley, el servicio público de pasajeros está obligado a adecuar sus unidades para prestar el servicio a personas con capacidades diferentes. Nos podría informar: ¿A qué se debe que en RTP sólo dediquen el 5 por ciento del total de las unidades para prestar servicios a este grupo vulnerable de nuestra sociedad y que tan sólo abarque el 5 por ciento de las rutas?

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado.

Continuamos con las preguntas hasta por 3 minutos del diputado Tonatiuh, a nombre del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

EL C. DIPUTADO ARMANDO TONATIUH GONZALEZ CASE.- Gracias, diputado Presidente.

Señor Secretario, sin lugar a dudas su reto es mayúsculo, la problemática del transporte en nuestra ciudad es compleja, pero de igual manera puede ser delicada porque se relaciona con la necesidad y la subsistencia de cientos y miles de familias; mucha de esta problemática es el resultado de que sus antecesores no se preocuparon por meterse a fondo a resolver dicha cuestión.

Por lo que no podemos seguir tolerando que a diario los usuarios estén en constante zozobra, porque de acuerdo a cifras hechas por su Secretaría en el Distrito Federal, circulan 108 mil taxis legales y 20 mil irregulares, 29 mil microbuses que transportan aproximadamente 14 millones de usuarios al día, mientras que en el Metro se da servicio a 4 millones de usuarios diariamente.

Le preguntaría, señor Secretario, y me gustaría que me contestara objetivamente: ¿Para usted es seguro viajar en microbús, taxi, autobús y metro en esta ciudad? ¿Cuál es el diagnóstico que se tiene en el transporte público en nuestra ciudad desde la perspectiva de su Secretaría, porque evidentemente sí hay una queja constante de los usuarios, es en cuanto a la mala calidad del servicio, pero también de los abusos que existen.

Por ejemplo, en paraderos del Metro como Taxqueña, Constitución, existen unidades de transporte que en cuanto oscurecen cobran mucho más de lo que deberían, aún por arriba de la cuota nocturna.

Por ejemplo, en la Estación del Metro UAM, unidades de la ruta 14 a las 21:00 horas cobran 5 pesos por usuario, cuando máximo deberían de incrementar un 20 por ciento sobre la tarifa y además son manejadas por menores de edad.

En Taxqueña operan combis que van hasta Tulyehualco y que cobran 10 pesos porque supuestamente son directas y no hacen paradas. Le pregunto: ¿Existe algún operativo para verificar este tipo de abusos, pero hablamos de operativos que funcionen, porque los propios chóferes de taxis piratas dicen que con 50 pesos se conforman los inspectores de Setravi para no retenerlos. En este sentido: ¿Qué se está haciendo para combatir tal corrupción?

También hay un fenómeno recurrente de conductores que realizan su trabajo en ocasiones alcoholizados o bajo los influjos de alguna sustancia, y cuando les realizan exámenes, la mayoría aprueba satisfactoriamente. ¿Cómo se realizan los exámenes toxicológicos a los conductores y a cuántos se les ha suspendido? Porque existe la posibilidad de que en este proceso haya corrupción.

De igual manera le pregunto: ¿Cuál es el mecanismo de capacitación y de evaluación para conductores?

Ante los abusos que se cometen en el transporte, los usuarios y en la mayoría de ocasiones, no tienen una defensa real, pero también los mecanismos que existen de denuncia no son lo suficientemente eficientes.

En este sentido el servicio de LOCATEL es la vía para denunciar este tipo de abusos, pero es un servicio que no depende de SETRAVI sino de la Secretaría de Desarrollo Social, y por lo tanto, está saturado con denuncias y requerimientos de otro tipo.

Ante eso, hace unos meses se aprobó en la Diputación Permanente de esta Soberanía un punto de acuerdo que presenté a nombre de mi fracción para que la SETRAVI implementara una línea telefónica de denuncia ciudadana ante los abusos del transporte.

Por lo que le preguntaría: ¿Tiene usted conocimiento de ese punto de acuerdo aprobado por los diputados de esta ciudad?

Si lo tiene: ¿Cuál es el avance de este servicio y por qué hasta la fecha no hemos visto en operación esta línea telefónica?

Esto es muy importante porque vemos que sobre Periférico los microbuseros se meten en sentido contrario o van haciendo paradas por las vías rápidas del Periférico.

La última pregunta que hago. El pasado mes de marzo mi compañero diputado Jorge Schiaffino presentó y se aprobó un punto de acuerdo para que los adultos mayores de 60 años de manera

universal no paguen absolutamente nada en el Sistema de Transporte Metrobús, por lo cual también le preguntaría: ¿Está usted de acuerdo?

Si es así, quisiéramos que me dijera: ¿Cómo va esta situación?

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado.

Tiene la palabra por un tiempo máximo de 3 minutos, a nombre del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, el diputado Jacobo Bonilla, para realizar sus preguntas.

EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.- Muchas gracias.

En el posicionamiento yo aproveché la oportunidad de hacerle algunas preguntas, señor Secretario, las cuales sí me gustaría que fuesen tomadas en cuenta para buscar después las respuestas.

Yo quisiera comentarle su opinión con la encuesta esta verde, que realmente tenía preguntas ridículas y donde, caray, en cualquier clase de probabilidad estadística se sabe que no se pueden hacer preguntas así como esta: “¿te gustaría que los autos dejaran de circular los sábados para generar menos contaminantes?”, o sea, ya nos están dando e incidiendo en sí a la respuesta. Entonces yo quisiera escuchar su postura sobre este tipo de preguntas.

Sumarme al comentario del servicio de LOCATEL, realmente no necesitaríamos a LOCATEL para hacer nuestras denuncias, sino que tendría que existir un sistema donde yo llamo a la Secretaría y en la Secretaría de inmediato mi queja la ponen en la página de Internet, donde se hable del número del microbús o del taxi y aparecerían los demás datos en Internet.

También quisiera hacerle una pregunta. En una charla que tuvimos el diputado Tomás y el diputado Sergio el día de hoy en la mañana, un amigo que se llama Carlos Lara, del Estado de México, que trabaja en el Gobierno del Estado de México, comentó que ya está en pláticas y que a punto están de firmar un acuerdo para hacer público el Plan Rector de Transporte Metropolitano, lo cual pues evidentemente yo no podría más que aplaudir ese Plan Rector de Transporte Metropolitano.

Sin embargo, bueno, pues nos podría pasar igual que el Reglamento Metropolitano, que no conocemos ni una hoja, ni siquiera yo sabía de que ya estén a punto de firmarlo; y si este Plan Maestro que a punto están de firmarlo coincide con la información de la encuesta origen destino que a punto están de entregar.

Es decir, si todo esto coincide, realmente tienen ustedes una labor, una ingeniería de la información que habría que respetar; y si no, es porque hay algunas fallas dentro de la aplicación del Reglamento.

También me parece que hay algunas placas que no regresaron del Corredor de Insurgentes, son 20 placas que no han regresado a la SETRAVI y mi pregunta sería si esto es cierto o si ustedes las están buscando, qué ha pasado con 20 placas que no han regresado, que debieron de haber regresado para ser parte del metrobús.

La corrupción que hay en los CETRAM si se sigue, si se ha evitado o si hay algunas políticas en especial para evitar que los cobros de los CETRAM no entren o se queden nada más en los refrescos a los despachadores y no pasen por la ruta que debiesen pasar.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado Jacobo Bonilla.

Le damos la palabra para plantear sus preguntas al diputado José Cristóbal Ramírez Pino, a nombre del grupo parlamentario del PRD, hasta por 3 minutos. Adelante, diputado.

EL C. DIPUTADO JOSÉ CRISTÓBAL RAMÍREZ PINO.- Muchas gracias.

Licenciado Armando Quintero, Secretario de Transporte y Vialidad, sea bienvenido a esta Asamblea Legislativa.

Como representante popular reconozco los avances que se han obtenido en la difícil tarea que esta Secretaría a su cargo desempeña, sin embargo tenemos conocimiento de múltiples proyectos

que se pretenden llevar a cabo en esta administración y que estoy seguro serán de gran beneficio para los ciudadanos de esta ciudad, por lo que quisiera dé respuesta a las siguientes interrogantes:

Uno. Acerca de la problemática para terminar con los taxis que se encuentran como ilegales o también llamados piratas, que representan riesgos para la seguridad de los ciudadanos, que en muchas ocasiones son sujeto de robos, secuestros, etcétera, a bordo de estos. ¿Qué acciones se están efectuando actualmente?

Sobre el mismo tema, en el capítulo correspondiente a gestión jurídica e institucional de su informe, no señala en qué etapa procesal se encuentra la denuncia que se interpuso en contra de los líderes de los taxis ilegales, por lo cual me gustaría que nos proporcionara información al respecto o si fue nada más coyuntural para tapar la presión o quitar la presión que estaba haciendo en ese momento la fracción parlamentaria del Partido Acción Nacional.

Por otra parte, sabemos que muchas unidades de microbuses están en malas condiciones, arriesgando a los usuarios, así como los parabuses irregulares que entorpecen el tránsito cotidiano, y en su informe referente a los CETRAM señala que existen 46, de los cuales funcionan 36, y el resto está en proceso de reiniciar actividades, por lo que quisiera saber si se tiene una fecha cierta para que funcionen todos los CETRAM.

También queremos que considere los CETRAM de la delegación Miguel Hidalgo, el de Tacuba y el de Tacubaya.

De igual manera quisiera nos informa si se está trabajando en el proyecto del Tren Suburbano y qué acciones se están llevando a cabo.

Por último, se sataniza mucho a los microbuseros. Yo creo que muchos ciudadanos o la mayoría habla sin tener conocimiento de causa. Se ha descuidado mucho al transporte concesionado. Tiene años que no se aumenta la tarifa, pero diariamente sube el costo de la gasolina, el costo de las refacciones, el costo de la mano de obra y de alguna manera creemos que hay veces que no sale la cuenta de los microbuses.

Estamos pensando que por lo que respecta al incremento del precio de la gasolina que el gobierno del desempleo lleva a cabo y que ya en este momento está propiciando el incremento en los precios de insumos básicos que afectan a la población más desprotegida, la pregunta es cómo se efectuará el ajuste de tarifa de transporte público sin mermar la economía familiar.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado. De acuerdo al formato establecido y aprobado por la Comisión de Gobierno y que a su vez fue adoptado por esta Comisión, el Secretario tiene la palabra para dar respuesta a estas preguntas por un tiempo máximo de 5 minutos. Evidentemente sería prácticamente un milagro que el Secretario diera respuesta a todas estas preguntas en 5 minutos. De manera tal que voy a proponerle, Secretario, como Presidente de esta Comisión, que tratara en la medida posible de resumir la respuesta que dará a todas estas preguntas y que en todo caso enviara posteriormente por escrito las respuestas a los diputados que han intervenido en esta primera ronda, porque además falta una segunda y última ronda.

De cualquier manera será necesario que trate usted de resumir las respuestas y, repito, lo que no sea posible contestar en este momento, sea enviado por escrito a los diputados que han tomado la palabra.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias, señores Diputados.

Efectivamente hay un importante número de preguntas, unas más de fondo que otras, pero todas ellas son importantes y ojalá todos tengamos el tiempo y la paciencia para desahogar uno de los grandes temas de la ciudad. Con toda seguridad después del tema de seguridad pública, éste es el otro gran tema que a la inmensa mayoría de los capitalinos les interesa conocer a detalle dónde estamos y, lo más importante, hacia dónde vamos.

Agradezco la reflexión del diputado Fernando Espino Arévalo. Comentaría yo lo siguiente: Me da la impresión, diputado Espino, y me ofrezco para que junto con el maestro Guillermo Calderón podamos tener una reunión con el grupo particular de su partido a detalle para que conozcan cuáles son las características de la movilidad del proyecto Metrobús.

Los autobuses articulados de este proyecto por supuesto que no utilizan gasolina, son unidades que están utilizando diesel. No mentimos en la baja contaminación, ustedes tienen el dato del reconocimiento que hizo el Banco Mundial al Gobierno de la Ciudad por este proyecto no contaminante y el Banco Mundial no tiene fama de ser muy laxo en los apoyos económicos, sino aplican metodologías extraordinariamente rigurosas para medir los efectos de la probable contaminación, de emisión de contaminantes de efecto invernadero de este tipo de unidades, que por supuesto tampoco tienen un espacio de duración de dos o tres años sino en una perspectiva de uso intensivo tienen un mínimo de cinco años con una proyección de dos años más dependiendo de la misma intensidad.

Entonces, pero obviamente a efecto de tener en detalle, me parece que podemos hacer una reunión, incluso directamente en las instalaciones de Metrobús a efecto de que la información la compartamos en igualdad de condiciones, más allá de la opinión que puede ser coincidente o puede ser discrepante, eso no es problema, pero sí que haya la certeza en la información.

Efectivamente estamos trabajando un proyecto para establecer horarios al transporte de carga. Hay productos, mercancías y animales que no pueden circular por todos los ejes viales ni por todas las avenidas y vialidades principales de la ciudad a cualquier hora y todos los días.

Estamos haciendo un catálogo que defina con toda precisión qué productos, mercancías y animales deben circular por qué vialidades y en que horarios. En cuanto tengamos estos catálogos los vamos a entregar a esta Comisión para que lo conozcan.

¿Qué sí les podemos adelantar? Que estamos pensando, y el Jefe de Gobierno hará un anuncio seguramente la próxima semana, que alrededor del Centro Histórico sí haya medidas estrictas que estamos terminando de preparar y que el Jefe de Gobierno estaría anunciando en próximas semanas para que el impulso de recuperación del Centro Histórico como corazón de México sea algo que todos podamos apoyar y consecuentemente podamos disfrutar.

Lo mismo estamos revisando el tránsito por el Perímetro A del Centro Histórico de poco más de cien rutas de microbuses que sin tener origen-destino con el Perímetro A del Centro Histórico pasan por ahí, entonces también estamos revisando ese asunto pero tomaremos medidas próximamente y se las anunciaremos con mucha anticipación.

Sí pensamos que hay que ir a la construcción de entre 2,600 y 3 mil sitios y bases de sitio que eviten que los cerca de 130 mil taxis entre los legales y los irregulares podamos evitar una mayor contaminación. Esto es muy, muy importante no sólo para la ciudad, no sólo para el país sino ya a estas alturas para la humanidad toda, como todos sabemos no es materia de esta comparecencia el tema climático pero es un asunto serio que tiene que ser abordado de esa manera.

Lo mismo el tema del Sábado No Circula no es un asunto de la SETRAVI, es un asunto que está en la Secretaría de Medio Ambiente.

¿Por qué? Porque justamente no está siendo analizado, visto medido como un problema de vialidad, de agilización del tránsito en las vialidades de la ciudad, sino por su impacto que tiene en la circulación lentísima que se vive en una cantidad muy alta de vialidades de la ciudad los días sábados, la contaminación en la zona metropolitana y por eso es que es en esa Secretaría y no en la nuestra donde está siendo analizado y ponderado este asunto.

Hay un vacío alrededor de los bicitaxis, no tenemos nosotros un padrón, ha habido un vacío, me parece que esta instancia la que debiera tomar cartas en el asunto sobre un tema que ha estado proliferando y que puede convertirse incluso en peligroso; porque ahora recientemente están mutando de bicitaxis a mototaxis; o sea, mientras que se está proyectando un transporte de gran calidad, de movilidad masiva, en algunos núcleos y territorios de la ciudad se está en esta condición y me parece que falta una regulación, porque ahora mismo ni le toca a las delegaciones ni le toca a la Setravi; sin embargo, vamos a empezar a actuar porque, sobre todo en el sur del Distrito Federal hay un crecimiento irracional que está convirtiéndose en muy peligroso y vamos a tener que poner en la zona sur de la ciudad particularmente.

Las ciclovías como hemos dicho, bueno, efectivamente nosotros no hemos hecho ninguna ciclovía ¿Qué es lo que acabamos de informarles? Que estamos trabajando un proyecto de 300 kilómetros

de ciclovías que deben ser realizadas en el período del Gobierno del licenciado Marcelo Ebrard y obviamente cuando hagamos la primer ciclovía no va a ser una ocurrencia, no va a ser una monada, sino será el inicio de un programa que responde a estudios que haya realizado de manera detallada la Setravi y la Secretaría de Medio Ambiente que son las instancias que estamos trabajando este Programa de Ciclovías en común.

¿Cuántos operadores y unidades han sido sancionados? Podemos decirle que en el caso de las unidades, lo leí en mi documento, pero lo puedo reiterar, en el caso de transporte público son 3 mil 167 unidades, de las cuales son 2 mil 100 taxis y 1 mil 065 colectivos.

Hemos cancelado públicamente 5 concesiones a microbuses involucrados en pérdida de vida todos ellos y estamos evaluando un paquete de 40 más que sin que haya pérdida de vidas ha habido accidentes sumamente graves y vamos a tomar decisiones caso por caso; no se puede tomar una línea única sin el análisis pormenorizado pero sí vamos a estar actuando.

Quiero decirle que esta medida no se había practicado en muchísimos años; o sea, sí vamos a actuar para que también, y aquí están los dirigentes de la cúpula del transporte, que hemos insistido con ellos que deben ser corresponsables en la ayuda para que haya mayor control en los chóferes, porque esto del hombre-camión ya no es estrictamente, ya el propietario del microbús no es el operador del microbús en la mayoría de los casos, ya lo que se vive es que le dueño de un microbús lo da a trabajar y la persona que trabaja el microbús a veces no es la persona idónea para este tipo de asuntos y entonces estamos en esta particularidad.

Sí le quiero decir que de aquí a fin de año ustedes van a estar conociendo más cancelaciones de concesiones por irresponsabilidad del conductor de una unidad.

En el caso de los vendedores del Metro, ahí se ha tenido una coordinación, aquí nos acompaña el señor Director General y se aplica una política todos los días; todos los días se remiten un número importante de vendedores de distintos productos y mercancías en el interior del Metro y se distrae, se involucran recursos humanos y económicos muy importantes para tratar de evitar esta condición. Obviamente los proyectos que estamos involucrando para los nuevos CETRAM vamos a analizar la posibilidad de la participación de algunos de ellos que ayuden a concretar que no se mantengan en esa actividad dentro de las instalaciones del Metro.

Lo del 5% de RTP, ese es un mínimo, la verdad es que este transporte de RTP, que aquí está la arquitecta Ariadna, Subdirectora, se ayudan, no está contabilizado como viajes, pero todos los días hay una cantidad de unidades que se facilitan para movilidad de diversos grupos de distintos lugares como un servicio que es absolutamente gratuito, ni siquiera depende del pago mínimo de este transporte. Eso es lo que le comentaría al diputado Espino Arévalo.

Lo que dice el diputado Tonatiuh González, del transporte, que tiene que ver con lo del sábado, dice que el PRI defiende la libertad; nosotros también, es más, nosotros toda la vida hemos defendido la libertad, no es un asunto reciente, como un valor supremo. Pero, tenemos algunos problemas que son serios, si no los analizamos con seriedad, con responsabilidad, podemos hacer demagogia, no digo por el comentario suyo, sino por la alternativa al tema. Tenemos 3 millones 200 mil vehículos en el Distrito Federal que, como usted sabe, es una cuenca cerrada, más 2 millones 200 mil vehículos del Estado de México, en la zona metropolitana hay 5 millones 500 mil vehículos, es la zona física de todo el mundo con mayor unidad de vehículos particulares. ¿Por qué?, porque los países civilizados no están en esto que es muy norteamericano, o sea, no todo lo norteamericano es muy bueno; eso de que cada persona ande en un vehículo no es necesariamente un aporte de los norteamericanos a la libertad, sino al comercio.

Entonces ¿qué es lo que nosotros concebimos? Es una estrategia en la que debe haber transporte masivo que sea sí de calidad, que sea sí seguro y que sea sí ahora no contaminante o mínimamente contaminante. Entonces si ese derecho de los más tiene que reducir el derecho, que no se suprime, de los menos, sí, ni modo, tenemos que pensar en la inmensa mayoría que no tiene para tener un vehículo y trasladar una persona en un vehículo, ¿por qué?, porque no tenemos condiciones físicas; pero más allá de ello, yo diría en ese caso sí también por una convicción de que es mejor este asunto.

Mire usted, ahora mismo en Estados Unidos ya empezó la reflexión de que andan mal, de que eso de que todos anden un vehículo ya tienen problemas severos en Nueva York, en Miami, en Los Ángeles, en Chicago y en diversas ciudades de ese país, y ya están iniciando algo que no conocen pero que ya empezaron a trabajar, que se llama transporte colectivo, ¿por qué?, porque eso de que cada persona se mueva en un vehículo no es lo mejor.

Entonces si analizamos la cuenca cerrada, que no puede extenderse porque estamos cerrados; segundo, el dato de que traemos, además de hay 5 millones 500 mil en la zona metropolitana, un crecimiento metropolitano de 250 mil vehículos anuales, es que eso es increíble, eso tiene que ser detenido porque no hay el espacio físico suficiente que albergue ese crecimiento. ¿Vamos a seguir construyendo segundos pisos?, los compañeros del PAN nos van a decir que no, ustedes mismos nos dicen que no, nosotros pensamos que por el momento no, que hay hacer transporte público. Pero entonces quien quiera viajar en la comodidad interna de un automóvil particular tendrá que tener costos en su movilidad mayores, es como nosotros lo estamos viendo y es alrededor de lo que estamos trabajando, y por ello, por esta congestión brutal que se deriva de 5 millones y medio de vehículos, imagínense la contaminación que estamos generando y que todos sueltos los días sábados, la contaminación que hay en el Valle de México pues es tremenda. Sin embargo no es tema de mi comparecencia un asunto que pueden detallar con la Secretaria Martha Delgado.

Luego lo del Puente de los Poetas, sí abordé varios asuntos que algunos diputados comentaron de una sola vez. Miren, hay por supuesto, sabemos, los tres puentes, los puentes de Los Poetas fue un avance muy importante que conectó dos barrancas, fue muy importantes. Resolvió los problemas, es un paso, faltan otros pasos. Se está trabajando en la zona poniente, les digo para que de una vez puedan ustedes tener esta información, se está trabajando un programa metropolitano para el puente de Los Poetas, las vialidades de Santa Fe, Vasco de Quiroga, Avenida Echanove, Luis Cabrera, Eje 5 Poniente, Constituyentes, Lilas, la carretera federal México-Toluca, y varios de estos se encuentran actualmente en obra y se van a hacer obras en todos estos como proyectos para atacar un problema gravísimo que ya tenemos de vialidad del poniente hacia el centro de la ciudad.

El tema de los operativos. Miren, en el caso de los operativos cómo son los números, para que veamos en qué andamos. El año pasado, en todo el año, en 2006, se metieron a corralón mil 496 taxis; al día de hoy que estamos aquí platicando llevando 2 mil 228, o sea los operativos están. Claro, ¿qué sucede con transportistas que se mueven de manera irregular?

Bueno, no me refiero a los que andan legales y regulares, me refiero a los irregulares. Bueno pues que se comportan como cuando un delincuente es descubierto, pues empieza a gritar: ahí está el delincuente para distraer. Entonces nosotros los casos de corrupción que nos consoliden, tengan la certeza de que vamos a actuar. Pero los datos que traemos de cómo estamos operando indican que estamos actuando esencialmente bien.

En general el año pasado en todo el año fueron 4 mil 250 unidades de todas y ahora llevamos al día de hoy 3 mil 305. Es decir sí estamos haciendo operativos. Vamos a tomar en cuenta lo que usted nos está diciendo, además aquí está casi toda la cúpula del transporte, ha oído el planteamiento suyo y de los demás diputados, y desde ahorita le digo hoy mismo arranco operativos para que microbús de la ruta que sea que incremente por sí mismo la tarifa, vamos a remitirlo a un corralón y le vamos a aplicar las multas correspondientes. ¿Por qué? Porque hasta ahora no hemos aumentado la tarifa y nadie va a poder aumentar la tarifa ni como concesionario sólo ni por orientación de ningún dirigente. O sea las tarifas solamente se pueden aumentar cuando se definan por el Gobierno del Distrito Federal y tomamos nota de lo que usted dijo y hoy mismo saliendo de esta comparecencia, vamos a vigilar esa parte con mucho gusto.

Lo de los exámenes, mire, qué bueno que lo tocó, tanto los toxicológicos como los de manejo. En la SETRAVI nosotros llegamos y encontramos 14 empresas particulares que hacen exámenes toxicológicos y de manejo. Yo desde ahora le digo que son absolutamente inconfiables. Estoy por cancelar esos servicios por corruptos. No están diciendo la verdad ni a las personas que van a hacerse el examen toxicológico ni a las personas que van a hacer el examen de manejo. La mayoría atropella un perrito y de todas maneras aprueba.

Entonces vamos a buscar un mecanismo distinto que de certeza de quien apruebe la prueba de manejo, lo pueda hacer realmente y que los exámenes médicos toxicológicos también sean reales y para ello estamos buscando un acuerdo con la Universidad Nacional de que la Facultad de Química pueda realizar estos exámenes.

Lo de los adultos mayores es un tema que obviamente ustedes han insistido desde hace tiempo, se está obviamente haciendo una revisión, nada más queremos recordarles que el Metrobús no es un sistema gubernamental, es un sistema mixto en el cual los transportistas particulares poseen el 70 por ciento de las participaciones, es decir, son mayoritarios.

Entonces no es un asunto que dependa sólo del Gobierno del Distrito Federal, sino tiene que buscarse, pero también evidentemente tiene que considerarse el asunto de la sustentabilidad del proyecto. ¿Para qué? Para que no aparezca como ha aparecido aquí alrededor del tema del Metro, pues señalamientos que señalen el rezago de las tarifas que implica subsidios gubernamentales.

Lo del diputado Jacobo Bonilla, del Metrobús del Eje 4. Mire, aquí están los dirigentes. Ahorita le voy a decir. Lo del Metrobús del Eje 4.

Le puedo decir de frente a ellos y a todos ustedes, que hemos tenido una cantidad muy grande de reuniones, con muchísimas horas involucradas en cada reunión. Entonces no hay hasta donde vamos en el proceso, no hay desconocimiento, hay temas que no se conocen porque no están concluidos, pero en donde está en este momento el proyecto, hasta ahí están perfectamente involucrados e informadas las rutas involucradas en el Eje 4.

Tenemos claridad del tema de las tarifas, no queremos y no estamos atrapados, diputado Bonilla, en la contradicción de querer quedar bien con los transportistas y con los ciudadanos. Aquí están los dirigentes de la cúpula y delante de ellos y ellos pueden aquí levantar la mano el que quiera, le puedo asegurar que nunca ha habido, no solamente explícitamente, sino ni siquiera la mínima insinuación de que apoyen al partido político que está en el Gobierno, y aquí están todos, son dirigentes de una pluralidad.

Si estoy mintiendo, los convoco a que alguien levante aquí la mano, aprovechando los medios de comunicación y la presencia de esta pluralidad de diputados, que diga si nosotros, una mínima insinuación de apoyo político, una mínima, no ha habido, porque no vamos a confundirnos. Hemos sido luchadores contra el corporativismo, por tanto no vamos a traicionarnos a nosotros mismos reproduciendo esas viejas prácticas que combatimos durante muchísimos años.

Lo del tema de las calcomanías que aparecen del PRD en algunos taxis, les quiero aprovechar también la oportunidad, mandarles un mensaje a todos los líderes que estén involucrados alrededor de las calcomanías de cualquier tipo y que anden vendiendo ilusiones y esperanzas de que a través de los líderes se van a conseguir placas de taxis.

Que si hay una denuncia particular y concreta con alguno de ellos y si es del PRD con mayor razón, lo vamos a meter a la cárcel por una razón, porque ese líder del PRD es un traidor al partido por estar tranzando de la miseria, de la pobreza de gente humilde que está buscando un espacio de trabajo, y si es del PRD, tenga la certeza de que lo vamos a meter a la cárcel para que se entienda de una vez por todas que el gobierno actual que encabeza el licenciado Marcelo Ebrard, nos dio la instrucción de que esto ya se acabó y vamos a actuar. No vamos a respetar, porque no hemos respetado absolutamente ninguna calcomanía.

Aprovecho para decir lo que comenté más adelante, pero de una vez, que comentó el diputado Cristóbal. Nosotros hemos abierto 4 averiguaciones previas, pero de repente me llama a mí la atención, unos periódicos ahí de poca monta le dan mucha nota y de repente cuando informamos, apenas el miércoles de la semana pasada que detuvimos una persona ahí en la misma Setravi, la bajamos al ministerio público y demostramos que estaba vendiendo placas indebidas, en medio de comunicación salieron unas notitas apenas, pero el hecho lo hicimos.

Aquí está la averiguación previa de una persona que sorprendió a una señora humilde de la Delegación de Milpa Alta y le vendieron 4 juegos de placas en 75 mil pesos cada una y todos los documentos resultaron ser falsos, apócrifos y están en manos del Ministerio Público; obviamente le

estamos pidiendo al Ministerio Público que haga la investigación, nosotros no somos responsables de las investigaciones.

Lo mismo hicimos, levantamos la averiguación previa de la pérdida de 850 tarjetas de circulación apenas en el mes de diciembre, recién habíamos ingresado a la administración, abrimos la averiguación previa del ciudadano Guadalupe Quintero y tenemos abierta la investigación que será concluida en estos días del número de placas que aparece de más, o sea que se ha alterado informáticamente más no documentalmente, entre el número de 108 mil 45 placas de títulos concesión que nos entregaron en la entrega recepción la administración anterior, y el número actual que aparece en informática.

Es decir, en la SETRAVI se ha jaqueado el padrón anterior y por ahí nos han querido sorprender con 580 y tantos juegos de placas que no están legalmente movilizados en la SETRAVI, pero los tenemos identificados y como armamos el padrón derivado del Programa Integral del Taxi, no va a haber manera de que efectivamente aterrice bien esa pretensión de alteración del padrón anterior de la SETRAVI.

Pero nosotros llevamos 4 denuncias penales y le pedimos desde aquí al Procurador General de Justicia del Distrito Federal pueda llevar a buen puerto esas investigaciones y castigar a los responsables.

Estamos de acuerdo en hacer la campaña para que se utilice más el Metro, estamos absolutamente de acuerdo con ello.

En el tema de los motociclistas, miren, traemos un tema ahí también, tenemos que tomar en cuenta los datos. Traemos un crecimiento exponencial tremendo, pasamos de 4 mil motocicletas al año vendidas en la ciudad a 28 mil. El costo de las motocicletas está bajando, ya andan en 7 mil pesos.

Sabemos que China está produciendo millones de motocicletas, o sea, con toda seguridad en un par de años van a poderse conseguir en 4 ó 5 mil pesos; y otra vez, si no somos cuidadosos con el tema de las motocicletas, podemos mañana o pasado mañana estar involucrados, diputado Bonilla, en un problema muy serio en la ciudad, porque además todas ellas son de combustión interna, todas son quemadoras de gasolina.

Sí estamos trabajando con NAFINSA, vamos muy bien. Se va reanudar el programa exitoso que hubo.

Creo que ahí le pasaron mal la información, la verdad es que la administración anterior a la mía hizo un trabajo muy bueno en este tema. No se le pudo haber prestado a nadie en NAFINSA chuecamente, al contrario, solamente se le daba un crédito, de los 3000 que se entregaron, a personas que acreditaban la legalidad plena del título concesión; y el resultado del pago de los 3100 créditos fue extraordinario. Solamente no pagaron 11 personas, de esas 11 personas que no pagaron, 8 es porque se murieron y solamente de 3100 personas que recibieron el crédito a través de NAFINSA solamente hubo 3 malos pagadores.

Es decir, el programa fue muy exitoso y el fondo que el Gobierno del Distrito Federal depositó en NAFINSA, que fue de 80 millones iniciales, en este momento por no haber necesidad de haberse tomado ni un centavo para sustituir a malos pagadores, en este momento es un fondo de 120 millones, o sea, creció en 40 millones por el buen pago de los señores transportistas de los taxis que recibieron estos créditos.

Lo del puente ya dije.

Lo de las preguntas, bueno, es su punto de vista, no creo que ninguna haya sido ridícula, pero pues la gente no es tonta, la gente como quiera fue, participó y yo creo que todos los partidos debemos de repente abrirnos a la reflexión mayor para poder entender lo que enfrente se está haciendo.

Porque si descalificamos todo lo que hace el gobierno, si todo estuviese mal, si no hay mejoras, si todo lo que las iniciativas son para quedar bien, para torcer la ley, de repente luego vienen las

votaciones y uno no se explica que en la Ciudad de México voten 2 millones 800 mil personas por un proyecto partidario.

Entonces, choca la realidad con estas cosas. Yo creo que habría qué abrir el pensamiento en ello.

Lo del acuerdo del plan rector, se está trabajando, usted conoce en alguna reunión del consejo asesor, se informó que se estaba trabajando el inicio del plan rector metropolitano, pero qué es lo que con toda seguridad a lo que se estaba refiriendo el funcionario Carlos Lara del Estado de México, a que recientemente hemos puesto en mesas de trabajo, el Estado de México y el Distrito Federal, la revisión de 100 iniciativas que estudió la Universidad Nacional Autónoma de México en un documento que se llama Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México y que lo hemos actualizado.

Me permito entregarle una copia aquí al señor diputado Presidente para que les dé una copia a todos los integrantes de la Comisión, algunas ya empezaron a trabajarse, otras van a ser reconsideradas y otras en 2008 van a concretarse, pero eso obviamente sí vamos a tener oportunidad de informarles en su momento.

El asunto de los CETRAM. En el caso de los CETRAM, yo le puedo asegurar que nosotros estamos haciendo un programa de recuperación, traemos una contradicción con los representantes de las rutas, algunos han estado declarando que no van a pagar, nosotros les hemos dicho que como gobierno no vamos a aceptar que no paguen y eso con toda seguridad será una lucha que verán próximamente, porque lo queremos decir aquí en esta Comisión y aquí están todos, el Gobierno de la Ciudad no va a aceptar que los dirigentes del transporte definan unilateralmente porque no se mandan solos, que no van a pagar en los CETRAM, vamos a hacer valer la ley para que paguen en los CETRAM como es su obligación, eso se lo puedo asegurar.

Está el dato en el planteamiento que leímos que traemos ingresos mayores al día de hoy de lo que se había recaudado el año anterior.

La encuesta origen destino nos la deben entregar este mes, diputado Lima. Este mes nos la deben entregar, como ustedes conocen. Va a faltar que esta encuesta que se entrega en crudo, como se dice técnicamente, pase a un proceso de revisión y se concrete, de hecho esta revisión y lectura para todos nosotros de los resultados de la encuesta, va a costar 4.5 millones de pesos adicionales que vamos a pagar entre el Estado de México y el Distrito Federal, lo cual quiere decir que 60 días después que nos entreguen la encuesta origen destino el INEGI, tendremos finalmente ya toda la información aproximadamente y por supuesto les haremos entrega inmediata a la Comisión de Transporte de la Asamblea.

Lo mismo estamos trabajando el plan 2006-2012, una vez que esté concluido y autorizado se los vamos a entregar.

Lo del plan vial en buena medida está en el documento que les estamos entregando, porque es un documento que coordinó la UNAM, no es que lo hizo la UNAM, sino lo coordinó con el Estado de México, con el Distrito Federal.

Lo mismo diría. Sé que vinieron el jueves de la semana pasada dirigentes de transportistas, de taxis, de microbuses que han entregado un documento donde plantean un paquete de temas de distinta naturaleza, algunos involucran a la propia soberanía de la Asamblea, otros tienen que ver con decisiones de gobierno que vamos a estudiarlos que procedan, los vamos a impulsar. Los que no proceden le diremos a los transportistas que estuvieron aquí la semana pasada con alguna parte de esta misma Comisión que no proceden y los que proceden vamos a concretar su procedencia, eso no hay problema.

Lo de los taxis, efectivamente ya tienen ustedes el dato. ¿Qué ha llamado la atención en varias intervenciones? Lo del dato de los taxis irregulares. ¿Qué sí queremos decir?

1.- Que no hemos cesado en los operativos, que seguimos trabajando todos los días hasta el grado de que hoy en día tenemos prácticamente al cien por ciento todos los corralones, todos los corralones están al cien por ciento de su capacidad, por qué, porque no hemos parado un solo día de meter taxis o micros que operan de manera irregular.

Sin embargo, ¿en qué no está pensando el Gobierno de la Ciudad? Todavía no tenemos la propuesta, porque si no ya se la planteábamos, o las propuestas. ¿Pero que sí tenemos claro? Primero, no vamos a trabajar para hacer entregas de paquetes para que haya negocios de líderes o de organizaciones, eso no lo vamos a hacer; no vamos a hacer la tontería política de tratar de hacer clientela con alrededor de 20 mil cuando hay 108 mil legales que se enemistarían con el gobierno porque estamos pretendiendo hacer clientela política con un grupo. Ustedes concédannos que hasta ahora hemos demostrado que tenemos inteligencia gubernamental y por eso tenemos el aval social que tenemos. Entonces, no vamos a hacer esa tontería.

Tercero, obviamente tampoco somos partidarios de resolver estos temas policiacamente, o sea no vamos a sacar a cien mil policías a perseguir a los irregulares. Es un tema social complejo, que tiene explicaciones complejas, que efectivamente hasta aquí llegó, en eso hay plena coincidencia entre esta soberanía y el Gobierno de la Ciudad.

Este tema de la irregularidad no puede continuar más allá del 2 de enero de 2008, tiene que tener una resolución con una o unas medidas que estamos estudiando para que se acabe de una vez y para siempre este asunto que no le hace ningún bien al Gobierno de la Ciudad, no le beneficia absolutamente en nada. En ese sentido, evidentemente nosotros vamos a estar informándoles a ustedes, pidiéndoles su apoyo y participación en este tema y cuando estén las alternativas su vigilancia y supervisión.

Lo del diputado Cristóbal Ramírez, él empezó con el tema de los irregulares, ya lo estoy comentando; las denuncias penales, ya señalé que llevamos cuatro y depende, aquí yo les pido a ustedes como diputados pídanle al Procurador la información de cómo van las averiguaciones previas sobre ese asunto. Yo ya cumplí, yo no soy parte de ninguna simulación y menos en tratándose de estos temas. Entonces, me parece que ustedes pueden pedirle la información al Procurador de cómo van las investigaciones y cómo van las sanciones a probables responsables.

Lo de los CETRAMS, decía el Jefe de Gobierno hará un anuncio pronto en el que más de medio millón de metros cuadrados que requieren inversión importante permita que la iniciativa privada contribuya a su transformación, dejando garantizada la intervención controlada del Gobierno de la Ciudad de los CETRAMS en la parte baja de cada uno de ellos; la parte comercial, la parte de servicios, de distracciones y de recreación que se puedan construir en cada uno de ellos evidentemente tendrá que ser parte de la iniciativa privada, lo nuestro será el control del espacio, que deberá siempre preservarse para el CETRAM.

En el caso de Tacubaya va a ser transformado de manera muy importante en los próximos meses, porque como usted conoce es el origen del Metrobús en su Ruta 2, Tacubaya-Tepalcates y lo mismo que Tepalcates van a sufrir una transformación muy importante.

En el caso de Tacuba se ha estado platicando incluso con la delegada en Miguel Hidalgo, que tiene un proyecto ella también de otra naturaleza pero que va a venir a impactar a favor de toda esa región, pretende hacer un estacionamiento junto al mercado, junto al Metro. Hemos tenido toda la cooperación y una buena relación con la Delegada en Miguel Hidalgo, algunos podrían llamarse a sorpresa, porque luego hay muchos temas que se politizan o se polarizan, pero en el caso de nosotros como estamos pensando en la ciudad no.

El Director General del Metro ha prestado una cooperación tremenda para dar facilidades y consultas a la Delegada para ese proyecto, nosotros también y es probable que Tacuba pueda sufrir una transformación muy importante producto de que con independencia de dos partidos políticos, que no están platicando como partidos sino como gobernante la delegada y como gobernantes nosotros, pueden coincidir los intereses para que Tacuba sea mejorada significativamente.

Finalmente, lo del Tren Suburbano, bueno, ahí estamos nosotros planteando varios problemas y estamos pidiendo dos cosas: Que haya nuevas medidas adicionales a las pactadas originalmente del Tren Suburbano; porque el impacto que puede sufrir la región de Buenavista es un impacto importante.

En la reunión que acabamos de tener con los señores representantes del Gobierno Federal y de la constructora del proyecto del Tren Suburbano les decíamos, bueno, en los números que nos presentaban ahí eran 45 mil, pero en otra reunión nos habían dicho que eran 70 mil y entonces les dijimos: miren, vamos viendo cuáles son las características del impacto que va a haber para que ustedes eventualmente puedan hacer algunos apoyos nuevos que no están pactados; esa es la primera cosa.

La segunda cuestión que podemos plantearles es que estamos considerando que en el proyecto de presupuesto metropolitano 2008 pueda haber alrededor de 300 millones para hacer una serie de obras alrededor de Buenavista que hagan que todo mundo gane con ese proyecto, porque no se trata de que lleguen bien las personas que vengan del Estado de México y lleguen a un lugar que no tiene salidas o salidas adecuadas.

Entonces, se trata de que haya salidas adecuadas y generar esas salidas adecuadas no sea en detrimento de las personas que viven alrededor de la Terminal Buenavista.

Entonces, estas dos cosas las estamos trabajando. Hemos tenido solicitudes de distintos diputados locales, federales, de vecinos, de partidos, hemos tenido visita de varios partidos, entonces estamos sobre el tema, diputado Cristóbal.

En el tema de las tarifas, estamos conscientes de que la tarifa es un tema muy importante que tenemos que revisar con los dirigentes del transporte, estamos en mesa de negociación con ellos, abierta y en su momento que tengamos conclusiones sobre este tema, que no es sencillo, porque la tarifa tiene que ver con la importancia para mejorar el parque vehicular; sin embargo, también es verdad que la tarifa es algo que puede afectar a la gente más humilde de la ciudad.

Yo veía en un periódico ayer y hoy que tocó el tema del Metro, pero no hicieron un comparativo con las ciudades más que para demostrar que el Metro de la ciudad es más barato, pero si ahí el joven reportero hubiera puesto cuáles son los salarios que se pagan en esos países, entonces la tasa de renta que se impacta en la población también es muy diferente; o sea, si hubiera salarios como hay en esos países, entonces no debemos perder de vista que es una manera de apoyo a la gente humilde.

¿En qué medida, en qué porcentaje? Me parece que como lo han planteado también varios diputados y lo ha planteado, leía el propio Director General del Metro y el propio Gobierno de la Ciudad, es un tema que hay que revisar, pero tenemos que cuidar un hecho que desgraciadamente se vive en el país, la pobreza generalizada de la inmensa mayoría de la población.

Entonces, entre ese extremo y el que tenemos la cuota más baja del transporte público concesionado y de que tenemos un subsidio muy alto en el Metro, bueno, está la zona del análisis para que entre todos podamos corresponsablemente construir alternativas socialmente aceptadas y benéficas para nuestra ciudad y para los usuarios del transporte público.

**RESPUESTA DEL LICENCIADO RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, A LA
SEGUNDA RONDA DE PREGUNTAS DE LOS DIPUTADOS PREVIAMENTE
DESIGNADOS POR LA COALICIÓN PARLAMENTARIA Y POR CADA GRUPO
PARLAMENTARIO**

EL C. PRESIDENTE.- - Pasamos inmediatamente a la segunda y última ronda de cuestiones que plantearán cada uno de los diputados en representación de los grupos parlamentarios que integran este IV Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Para iniciar le damos la palabra al diputado Fernando Espino Arévalo, a nombre del Partido Nueva Alianza.

EL C. DIPUTADO FERNANDO ESPINO ARÉVALO.- Gracias, señor diputado.

Desde luego, señor Secretario, que le agradezco sus respuestas y también agradezco la invitación que me hace y que la acepto con mucho gusto para reunirme con el titular de la empresa Metrobús y hacer un cambio de opiniones sobre el tema, y también aprovechando su presencia, sería importante que a través de esta dependencia, de la empresa Metrobús se hiciera una cita con el titular o responsable del Banco Mundial en México para que nos explique cuáles fueron los fundamentos técnico científicos para proporcionar el bono que se llama de carbono, bono español de carbono, algo así; en vista de que un servidor ha tratado durante meses y nunca he tenido respuesta de esa institución, también enviamos por ahí un oficio, señor Secretario, a usted y seguramente no se contestó por el exceso de trabajo que tiene, en relación precisamente a este tema del bono español de carbono.

La otra aclaración que es de mucha importancia, me dice que no es con gasolina, sino es con diesel, nos preocupa un poco más porque las gasolinas en México no reúnen los requisitos exigidos a nivel internacional, las gasolinas andan ahí por 220 a 290 partículas por millón de azufre y el diesel anda ahí como por 500 partículas, o sea sumamente elevado, lo cual causa una contaminación terrible y monstruosa. Como referencia en el mundo andan a 30 partículas por millón de azufre, o sea que andamos muy por encima.

Continuando con las preguntas, señor Secretario, le haré dos preguntas más: ¿A qué se debe que las rutas de trolebuses se hayan disminuido?, y créame que no me puse de acuerdo con el titular de trolebús, ni tampoco con Benito, que es mi amigo, sencillamente por cuestiones de ecología y de medio ambiente, en lugar de haber aumentado, en una ciudad en que el tema de transporte público de pasajeros debe ser prioritario y en la que se tendría que privilegiar el uso del transporte eléctrico no contaminante. Ya se habló de la línea de Metrobús en Xola, que yo veo absurdo que si se tiene ya una línea de trolebús funcionando, se implemente una de Metrobús, cuando ya está la infraestructura, faltarían los camiones que sería de mucha importancia porque es un proyecto de largo alcance; trolebuses que aguantan hasta 30 años de uso o más y se rehabilitan y aguantan otros 30 años, estamos hablando de 60 años, y se le da prioridad a camiones que aguantan máximo 7 años.

Otra pregunta, señor Secretario, la falta de mantenimiento y omisión en el suministro de refacciones y equipos, ha sido una constante que ha caracterizado en los últimos años a las empresas de transporte público a cargo de la institución que usted dirige, esto es periódico, no es a últimas fechas. ¿Nos podría informar qué están haciendo para subsanar dicha problemática tanto a nivel RTP, trolebuses y en su futuro metrobuses y Metro?

Y un asunto que nos preocupa de sobremanera y que creo que le debe de preocupar a todos los que vivimos en el Distrito Federal y también a nivel nacional, los trenes modelo MN02 adquiridos por el Gobierno del Distrito Federal en el sexenio pasado y que fueron destinados a la Línea 2 del Metro, han presentado diversos problemas de funcionamiento que van desde el deterioro de los pasillos de intercircularción hasta bloqueos por deficiencias en el funcionamiento del pilotaje automático, el cierre de puertas y la alimentación de los compresores y de manera más frecuente se manifiestan fallas en los diferenciales, contribuyendo de manera significativa en cuantiosas

pérdidas económicas para el Metro y pérdidas también de tiempo para millones de usuarios que utilizan esta Línea 2, por los retrasos que se generan por estas fallas.

Yo le pregunto, ¿existe alguna razón para que tales trenes presenten defectos de fábrica, calidad deficiente y normas técnicas no respetadas que no se presentaron en la adquisición de los mismos materiales? ¿Preguntamos también si las especificaciones presentadas por el área técnica corresponden a las requeridas para ese tipo de trenes o existió algún error en su definición en su momento? ¿Cuáles fueron los criterios que definieron las compras de los trenes? Se habló en su momento que se privilegió el bajo costo. Nosotros nos preguntamos si se sacrificó el costo por encima de los estándares de calidad o estamos ante un caso de incumplimiento del proveedor. Hago esta pregunta porque estamos a tiempo, tienen garantía los trenes y sería muy importante que se hiciera una auditoria al respecto para que se fincaran responsabilidades en su momento y que las propias empresas proveedoras pues tomaran su responsabilidad al respecto, independientemente que se tira mucho aceite en el transcurso de las vías provocando también una alta contaminación al aire que respiramos a diario todos los que vivimos aquí en el Distrito Federal y en la Zona Metropolitana.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias diputado Espino.

Tiene la palabra a nombre del Partido Acción Nacional el diputado Jorge Romero Herrera.

EL C. DIPUTADO JORGE ROMERO HERRERA.- Gracias Presidente.

Secretario, buenas tardes y bienvenido.

Bueno evidentemente que tengo un par de preguntas, pero Secretario, en la mejor de las voluntades quisiera primero hacerle el comentario que tendrá dos meses que nosotros establecimos un procedimiento ante la Contraloría del Distrito Federal, usted sabe perfectamente cuál, entre en los que otros temas venía por ejemplo corrupción en CETRAM. Yo nada más quiero reiterar aquí cómo el tiempo nos dio la razón, Secretario, porque cuando se le hizo la pregunta explícita de si de todo lo que nosotros denunciábamos sólo algo había de cierto, usted categóricamente respondiera que todo fue falso. Cuando hoy ustedes y bien hecho van y hacen acciones para prevenir y sancionar la corrupción en los CETRAM, esto último es muy plausible. Pero haberlo negado categóricamente al principio, creo que no tanto. Pero bueno en fin.

A ver, señor Secretario, con respecto al programa de sustitución de taxis, con base en su programa general de desarrollo, pues en este gobierno del 2006-2012 dice, textual, "continuaremos con el proceso de sustitución de taxis con el fin de que estos vehículos cumplan con lo establecido en la ley y tengan como máximo 5 años de antigüedad, pero con la información que a nosotros nos han pasado desde SETRAVI, creemos que es una información muy confusa y me explico y quisiera yo preguntarle. Yo quisiera saber si en estos últimos tres meses ha entregado el Gobierno del Distrito Federal un solo crédito, textualmente aquí lo tengo en la tabla, en los resultados al 31 de mayo créditos otorgados había 3 mil 106 y los resultados al 31 de agosto, hay 3 mil 107, y todavía más raro, si el número de total de taxis renovados es el mismo, ¿por qué a tres meses de que se concluya el año sólo se ha ejercido el 2 por ciento del monto presupuestado para sustituir taxis? Insisto, me baso en la información que ustedes mismos publican, la podemos imprimir.

También según el informe 2006, de su Secretaría, al 30 de septiembre del año pasado, se habían sustituido, al 30 de septiembre del año pasado se habían sustituido 60 mil 133 taxis desde el inicio del programa en el 2002, pero con la información que ahora nos acaban de hacer llegar, nos dicen que el avance en la renovación total es de 44 mil 194; es absurdo, no entiendo. No sé si fue error de impresión, es decir, cómo nos pueden decir que en septiembre del año pasado que llevan 60 mil 133 y ahora 44 mil 194, que finalmente es una reducción del 26 por ciento.

Hablando de taxis y concluyendo con el tema de taxis. Yo quisiera preguntarle aquí delante de todos, Secretario, y de esta Comisión. Yo quiero saber, sé que ya hizo menciones, pero yo quisiera, si pudiera, una respuesta categórica en términos afirmativo o negativos de si por el afán que tiene la Secretaría de Transportes y Vialidad de tener control y orden en una base de datos de los concesionarios de los taxistas, quisiera preguntarle si habrá de ser o no una opción levantar,

augmentar, el número de concesiones, por los criterios geográficos que sean, sólo quisiera saber si sí o no.

Con respecto a expedir licencias y permisos de conducir. Según el reporte del informe programático presupuestal se superó la meta física de expedir licencias y permisos para conducir en un 14 por ciento, es decir, 14 por ciento de más de lo programado, ustedes han expedido, sin embargo, hay un subejercicio de 6 millones de pesos, eso está increíble si es que se disminuyeron los costos o lo que quiero saber es: ¿Cuál es la razón de esta inconsistencia?

También quisiera decirle que como nos informa en la Secretaría de Finanzas, si existe la misma irregularidad que en el caso anterior, porque se rebasó más del 17 por ciento en la meta física, por lo que respecta a la cantidad ejercida y existe un subejercicio de 2 millones de pesos. Lo que quiero saber es : ¿Cuál fue la razón; si bajaron los costos; qué le hizo; qué se va a hacer con el dinero sobrante?

En otro tema. Según el informe que nos fue remitido, el de usted, en la página 19 nos menciona que 2 actividades no programaron ningún movimiento para este periodo, las cuales eran fomentar la investigación en materia de transporte urbano y realizar y evaluar estudios, investigaciones y proyectos.

Si ustedes nos reportan, página 19, que no hubo ningún movimiento, y en efecto dichas actividades no programaron nada, pero en el informe programático presupuestal que nos manda la Secretaría de Finanzas, con información que finalmente ustedes le aportan, nos reportan que la actividad que se encargará de realizar y evaluación estudios, investigaciones y proyectos, se ejerció la cantidad de casi 57 millones de pesos. Yo quisiera saber si nos puede usted explicar, ¿por qué usted nos informa que no se programó ninguna actividad para este ramo?

De la misma manera, ¿cuál es la razón por la cual en el informe programático presupuestal a la actividad denominada a fomentar la investigación en materia de transporte urbano, ni siquiera la mencionan en el informe programático presupuestal, o sea la segunda de las que acabo de mencionar.

Quisiera en términos de contrato de adquisiciones mencionarle que conforme a la información que ustedes publican, en la página de SETRAVI, pudimos constatar que los contratos de adquisiciones del 2006 no aparecen y llenan el espacio del 2006 con los contratos de adquisiciones del 2004, que de verdad que tampoco entiendo, cómo lo deducimos por el cotejo que se hace idéntico.

Para el 2006, ustedes están poniéndole al público la información del 2004, quisiera saber por qué esa inconsistencia, además de que no están publicando lo que se adquirió en el 2006.

Con respecto a una cuestión origen-destino, creo que ya nos mencionó y quisiera preguntarle, quisiera hacerle el comentario que todas las ligas, todas las ligas del portal de la Secretaría no proporcionan la información que busco y esto es básicamente una recomendación, realmente están en muy mal estado la página de Internet de SETRAVI, por lo que implica en términos de transparencia. Lo menciono, le pongo un par de ejemplo:

Hay un listado de la información existente remitiendo número de carpeta o alguna oficina, pero cuando queremos buscar la publicación oficial de los programas o sus reglas de operación, la liga nos remite a la página de la Consejería Jurídica del Distrito Federal. Estamos a disposición de cualquier computadora aquí para comprobarlo.

Los presupuestos que publican no son de estos años, como le decía, la relación de sus bienes es del 2005, no del 2006, ya ni hablar del 2007.

El presupuesto asignado y distribuido de programas nos remite a un documento del programa operativo anual de la Jefatura de Gobierno, las licitaciones y los contratos adjudicados, insisto, en lugar de ser del 2006 son del 2004 y también sabemos que la SETRAVI ha sido objeto de dos auditorías internas y no hay ninguna publicación sobre el resultado de los mismos.

Decirle también que tengo un par de por lo menos en lo que va del año, ya se han dictado 3 resoluciones en términos de INFO-DF en contra de la SETRAVI, por solicitudes; una del 16 de

enero del 2007, otra del 30 de mayo, otra del 10 de septiembre, por diversos ciudadanos. A ninguna usted ha dado cumplimiento a la resolución de que lo publique.

Tendría un par de preguntas más, pero yo quisiera hacer la última pregunta, Secretario, ojalá y también pueda hacer la respuesta de manera categórica, concientes los diputados y todo el partido de Acción Nacional de que urge, y lo sabemos, como ciudadanos lo sabemos, urge regular las marchas en esta ciudad, que no significa impedir las, que no significa coartar la libertad constitucional de expresarse, pero quisiera saber cuál es la respuesta que usted como Secretario de Transporte y Vialidad que debe de estar, y estoy convencido que lo está por convicción de hacer bien su trabajo y que un factor de hacer bien su trabajo es aliviar en lo más que se pueda los factores que impiden que haya una buena vialidad y un buen transporte, quisiera saber si usted con toda la aportación que quiere hacerle al Partido de la Revolución Democrática, pero sin colores y sin ideología, usted como Secretario del ramo piensa o no apoyar una ley que por cierto deriva de una iniciativa popular para regular las marchas en esta ciudad.

EL C. PRESIDENTE.- Gracias, diputado.

Para concluir, le damos la palabra al diputado Sergio Miguel Cedillo, en representación del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

EL C. DIPUTADO SERGIO MIGUEL CEDILLO FERNÁNDEZ.- Primero que nada, agradecer y darle la bienvenida al Secretario y a los funcionarios que lo acompañan.

Son unas preguntas muy concretas, sobre todo en el marco de la discusión ya próxima del presupuesto para el próximo año y que son elementos que en lo personal también por formar parte de las Comisiones económicas son de mi interés y creo que también de toda la Asamblea por los distintos proyectos que ya nos hemos enterado existen pero que me gustaría conocerlos.

La primera es: En su intervención, en su primera exposición, licenciado Quintero, se nos solicitó el apoyo para distintos proyectos. En esta Asamblea creo que hemos manifestado el apoyo a distintos proyectos en los que hemos creído, en los que consideramos que son necesarios para la ciudad.

Lo primero que le solicitaríamos es el conocer estos proyectos. No queremos conocerlos por medios periodísticos, por medios informativos, sino que a partir de elementos y criterios técnicos nos pueda usted formalizar la petición de apoyo; y hablo por ejemplo del caso ya de los estacionamientos, la modernización de los CETRAM.

En distintas reuniones con el Secretario de Finanzas, con el Secretario de Desarrollo Urbano, con usted también y con el Secretario de Obras, fui bastante insistente en que conociéramos los mecanismos de inversión, los mecanismos con los cuales se iban a financiar estos proyectos y que para nosotros es muy importante. De hecho también quienes pertenecemos

Creemos que efectivamente ha habido avances en muchos temas, pero creo que también ha habido un desgaste en cuanto al nivel de interlocución que puede tener la propia Secretaría de Transportes y Vialidad, no solamente con las organizaciones. Yo también planteo una serie de inquietudes que he expresado.

Celebro que estén sentados juntos la arquitecta Diana Montiel y el ingeniero Guillermo Calderón, porque a veces la arquitecta Diana Montiel anuncia las líneas de Metrobús y tenemos una reunión de trabajo con el ingeniero Calderón y no sabemos a quién acudir para que nos definan cuáles son los próximos proyectos Metrobús.

A partir de esta problemática en cuanto a la interlocución con los diputados, con las distintas organizaciones, hay ya una petición de una mesa de trabajo solicitada al Subsecretario de Gobierno, entiendo que el día de mañana nos reuniremos con usted, señor Secretario, y ahí yo sí quiero plantear una serie de temas que han sido también abordados por las organizaciones que es el asunto de la tarifa y que aquí sí plantearía y que se tomaran en cuenta criterios técnicos.

De hecho hay un exhorto que firmó esta Comisión de Transporte para que se nos puedan explicar los criterios que se van a tomar en cuenta para poder revisar la tarifa del transporte público y el ajuste desde luego.

Nada más ahí me gustaría comentar que el propio Secretario General de Gobierno anunció que sería el aumento de tarifas para el próximo año.

Así como también necesitamos revisar el asunto de los pagos de derechos y multas que están contemplados en el Código Financiero. Yo quiero poner ahí un ejemplo de la falta de coordinación y de información por parte de distintas Secretarías, entre ellas la de Finanzas y la de usted, porque en la discusión del presupuesto en el año pasado, había una propuesta de varios diputados de distintos partidos de bajar el pago de refrendo de concesión. Ahí el argumento que nos dio nuestro compañero diputado Presidente de esta Comisión, Tomás Pliego, es que no se tenía calculado el impacto que tendría en las finanzas del Gobierno del Distrito Federal una reducción de este tipo.

Incluso estuvimos debatiendo en las Comisiones Unidas de Presupuesto y Cuenta Pública y de Hacienda si eran 4 mil ó 5 mil pesos, se acordó un descuento más o menos, si no me dejan mentir mis compañeros que en ese momento estábamos, de 5 mil pesos, hubo incluso un voto en abstención porque no se tenía la información por parte de la Secretaría de Finanzas del impacto presupuestal, y después en el mes de marzo abril se anunció que prácticamente era un descuento total.

Hago la petición para que en este marco de revisión del presupuesto y del Código Financiero podamos saber efectivamente el impacto que tendría algunos descuentos y algunas propuestas de reducción o de eliminación que algunos diputados ya hemos presentado.

Por último, a mí me gustaría también plantear un tema en el marco de este problema de comunicación.

Yo he solicitado también una reunión con el Director del Metro para conocer el proyecto ejecutivo, estoy convencido que lo que necesita la ciudad es la ampliación de todo un sistema de transporte colectivo, no solamente el caso del Metro, también algunos casos de Metrobús, pero yo he solicitado una reunión porque una parte importante, en lo que corresponde Iztapalapa, atravesaría el distrito que me toca representar y hay un grupo de vecinos que están interesados en conocer los puntos y las ubicaciones donde se van a construir las estaciones.

Refrendo nuevamente mi solicitud para poder llevar a cabo una reunión con el Director del Metro y poder conocer y explicarle a los vecinos. Insisto, yo soy un convencido, apoyé incluso la realización del proyecto en Iztapalapa y esas serían mis inquietudes, señor Secretario.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado Sergio Miguel Cedillo. Para dar respuesta a este segundo y último bloque de preguntas, tiene la palabra, según el acuerdo de la Comisión de Gobierno, hasta por 5 minutos el Secretario de Transporte y Vialidad.

Solamente le pedimos, Secretario, haga un esfuerzo por resumir la información, la respuesta a estas preguntas.

EL C. LIC. RAÚL ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ.- Muchas gracias Vamos a ir lo más rápido posible.

Reunión por supuesto con el diputado Espino y con el maestro Calderón si les parece bien, al final nos ponemos de acuerdo y hacemos la reunión. Con mucho gusto.

Lo de la disminución de las rutas de los trolebuses. No han disminuido las líneas, el organismo sigue operando con 18 líneas y una de servicio preferencial. En el mes de septiembre se concluyeron una ampliación del circuito dentro del Instituto Politécnico Nacional para atender una demanda de tres mil usuarios diariamente de estudiantes y académicos del IPN como una cuestión muy importante que solicitó la propia institución.

Los 28 trolebuses que saldrán del Eje 4 se reubicarán en el Eje Central para repotenciar dicha línea de los trolebuses.

Le puedo comentar que en una reunión que recientemente acabamos de tener con el señor Jefe de Gobierno del Distrito Federal, licenciado Marcelo Ebrard, nos ha planteado la necesidad de platicar, y por eso en alguna parte del documento señalábamos vamos a platicar una revisión que permita repotenciar y fortalecer este servicio, que lo consideramos sumamente importante en la ciudad.

Yo en ese sentido agradezco el interés también suyo, pero que sepa que hay una coincidencia y que lejos de que se esté pensando en que se caiga el sistema, por el contrario se está pensando en un fortalecimiento y una repotenciación del servicio en general.

Obviamente eso también nos lleva al propio gobierno a revisar nuestros propios servicios, que no nos estemos compitiendo el servicio de RTP con Transportes Eléctricos o Transportes Eléctricos con RTP, sino que ambos puedan cumplir cabalmente las finalidades complementarias de alimentación que ambos servicios tienen.

Lo del tema de los trenes modelos que usted ha planteado, el Metro aún no recibe de manera definitiva los trenes NM02, estamos en proceso de revisión y aprobación en su caso de dichos trenes. Hasta que se reciban formalmente, cosa que no ha pasado, comenzarán las garantías. El consorcio que ganó fue Bombardier y KAFT. Los trenes han presentado averías efectivamente que han sido declaradas como sistémicas y básicamente en los diferenciales, pasillos de intercomunicación y otros.

Estamos trabajando, los compañeros del Metro, en la parte técnica para que se ubique y en virtud de que no han sido todavía legalmente y definitivamente entregados se está en condiciones que la empresa particular que los vendió cumpla plenamente con los requisitos que estén en buen servicio y se haga valer en su caso y en su momento las garantías que están planteadas en la licitación.

En el caso de limpieza y seguridad, bueno, en el caso de la Línea 1 el proceso de regularización está en plena revisión para que junto con los servicios que se han hecho en la Ruta 5, en la Ruta 2 de mantenimiento puedan garantizar como se hace en buena medida con personal del gremio, la mayoría afiliados al gremio que usted dignamente dirige, sabemos que la gente es muy buena y entonces en lo que se ha estado invirtiendo, en lo que se ha estado trabajando en las distintas líneas del Metro en forma de mantenimiento nos dan la certidumbre de que en general el servicio que se presta obviamente como siempre va a requerir más mantenimiento, mejor mantenimiento, pero estamos trabajando en ese tema, estamos conscientes del mismo.

Recientemente se han inaugurado escaleras eléctricas nuevas, otras más que falta. Se está haciendo un estudio para ver qué otras obras de mantenimiento significativo se requieren y podamos no solamente estar pensando en tener una ruta V.I.P. que sería la Ruta 12, abandonando las once restantes; al contrario se pretende que la Línea 12 sea un icono que permita jalar el resto de las rutas en la calidad que se requiere en esta prestación.

Pero hay que decir también algo que usted conoce muy bien. Nuestro Metro pese a todo está considerado internacionalmente un buen Metro, y no es un asunto que la medalla haya que ponérsela al gobierno o solamente al gobierno, ahí participan los empleados, trabajadores de base, los técnicos que tienen muchísimos años y que al margen del cambio de administraciones permanecen en sus cargos, por supuesto las visiones y compromisos, pero creo que es de justicia reconocer que el Metro pese a todo es un servicio eficiente y confiable que tenemos en la ciudad.

Diputado Romero: En el caso de los CETRAM evidentemente no es lo mismo, no pago y la corrupción. Lo del no pago lo vamos a seguir insistiendo con los representantes de que tienen que pagarse; que alguno o algunos de ellos incluso han estado haciendo de esto como un asunto político porque, bueno, no todos los dirigentes son iguales ni tienen la misma posición al respecto, pero sí hay algunos dirigentes, que nosotros sabemos muy bien quiénes son, que están queriendo agarrar como bandera lo de la convocatoria que no pagan.

Ya se los dimos a ellos en lo personal, ya se los dijimos en algún desayuno masivo al que participamos y se los estoy diciendo ahora, por ahí no, van a tener que pagar y si no pagan, van a enfrentar a la autoridad.

Entonces, no nos interesa si algún dirigente quiere hacer campaña política, quiere hacer base social alrededor de convocar a no pagar en el CETRAM; ese es punto uno.

Punto, es si hay corrupción; bueno, hay datos, los datos es que traemos más ingresos que el año pasado; uno.

Dos, estamos en un asunto que es estructuralmente malo en términos del servicio que como SETRAVI prestamos, todo es manual, no tenemos tecnología, no tenemos mecanismos que nos permitan un mayor control, es un asunto de fondo, no es un asunto humano.

Este año vamos a empezar en la adquisición de compra de plumas que nos permitan ir colocando plumas en los CETRAM a efecto ¿de qué? De que cada microbús pueda ser contabilizado no por una persona, sino por una máquina y obviamente tendrá que pagar el señor que entre al CETRAM.

¿Por qué? Porque nos conviene a todos. No queremos que los CETRAM sigan siendo indignos para el usuario, indigno para el transportista, indigno para los vecinos de la zona y entonces por ello es que nosotros estamos claros de que hay que recuperar así sea el pago bajo que se hace alrededor de estas CETRAM y en el marco de proyecto grande que estamos poniendo en consideración, bueno, ése va a acabar en forma definitiva, porque serán centros absolutamente modernos, como los conocemos en otras partes del mundo y no refiero a Europa a Estados Unidos, sino lugares de América Latina como Colombia o Brasil.

Lo del taxi, lo de los créditos. Este año efectivamente hasta ahora no todavía no hemos otorgado créditos, porque en Nacional Financiera no se habían hecho una serie de cambios, de acuerdos, derivado además del cambio de gobierno, del agotamiento del convenio anterior, etcétera, todo eso se ha venido trabajando.

Ya podemos decirle a usted y a todos que ya se regularizaron las condiciones, las reuniones están bien y se está decía yo el dato incluso en condiciones de poder aprovechar los 120 millones de pesos que el Gobierno del Distrito Federal ha puesto como fondo de garantía para ser utilizado en caso de mal pago.

Entonces, obviamente la experiencia anterior fue con un solo banco, ahora todo indica que la posibilidad es que haya varios bancos y varias empresas privadas que participen del otorgamiento de este tipo de créditos, teniendo como garantía el fondo que está depositado por el G. D. F. en Nacional Financiera.

Lo de las nuevas concesiones, bueno, es evidentemente que nosotros tenemos un problema, que lo ubico en el espacio de lo social, que tenemos un problema que lo ubicamos en el espacio económico, que es el de los irregulares.

Hemos señalado lo que no vamos a hacer, no entregas colectivas, no entregas de grupos, no salida policiaca, ésas son las tres no que van a marcar la o las alternativas, no las tenemos en este momento, seguramente próximamente vamos a poder platicar con ustedes, de hecho ya con la Comisión que tuvimos una reunión hace unos días, lamentablemente usted no nos pudo acompañar ese día; ah, sí, ¿verdad?, ¿quién no fue? ¿los dos?, los del PRD no fueron; perdón, sí es cierto, ya no me acuerdo.

Ya les informaba que estamos trabajando el tema, les vamos a compartir la información, no es un asunto que se pueda ocultar o pasar por debajo de la mesa, así como el gobierno de la Ciudad tuvo no solamente visión y compromiso y valor para tomar la decisión de las expropiaciones en Tepito, en Iztapalapa, así como tuvo la visión, el compromiso y el valor para despejar de comercio en vía pública el Centro Histórico, lo mismo habrá visión, compromiso y valor para enfrentar este tema para que en 2008 la Ciudad deje para siempre este asunto que ha sido recurrentemente un problema del cual no ha ganado ni el gobierno de la Ciudad ni los usuarios ni los propios transportistas, los únicos que ganan son los dirigentes de las agrupaciones que venden

aparentemente protección por voluntad propia o a nombre de otros y que eso tenemos que finiquitarlo y creo que coincidimos en ese punto con ustedes.

Lo de las investigaciones, mire, lo del caso de las investigaciones aquí en el presupuesto quiero comentarle que ahí, digo, no sé, yo solamente puedo contestar lo que a mí me corresponde, no hemos podido hacer estudios porque el presupuesto que tuvimos para este año fue de 217 mil pesos y con eso ustedes se pueden imaginar que es muy difícil hacer estudios. En este momento se está concretando un traslado de 5 millones del Fondo Metropolitano para que podamos hacer un estudio en la región poniente de la Ciudad de México de vialidades de manera particular, son los únicos recursos, 217 mil que sí tuvimos y 5 millones que están en proceso de traslado porque había habido una equivocación y se le habían trasladado a la SEDUVI, que no tiene facultades para este objeto, sino que corresponde a SETRAVI, entonces viene de regreso el trámite, pero son 5 millones estrictamente para la parte poniente y es lo único que SETRAVI conoce de recursos en relación a estudios.

Nosotros en otras comparecencias les hemos dicho ojala en 2008 sí ya nos ayuden ustedes a asignarnos algún recurso para que podamos hacer estudios y proyectos de distinta naturaleza, de vialidades y de transportación masiva, porque este año no contamos con esos recursos.

Lo mismo lo de subir la información, no tengo ningún problema que podamos subirla a Internet y de compartírsela en todo caso directamente a usted. Le planteo una reunión en esta misma semana y le pido aquí al director de Administración que podamos juntar la información que nosotros tengamos y se la podamos compartir, sin ningún problema, por alguna cuestión técnica, me imagino técnica, en realidad es que hay ese vacío, no creo que por otra razón. Entonces le ofrezco que en esta misma semana a través del director de Administración, aquí está el licenciado Miguel del Rosal, podemos entregársela.

El tema de las marchas, obviamente no tengo manera de dar una opinión vial porque es un asunto social y político, y yo no quisiera en esta comparecencia de transportes y vialidad entrar a un asunto que es social y político. Sí puedo decirle no solamente que yo, sino que todo el Gobierno del Distrito Federal está estrictamente bien preparado en materia jurídica, en materia social, en materia política, en materia histórica para dar este debate, conozco bien, por eso estoy diciendo que el gobierno de la Ciudad está muy bien preparado para este debate.

Entonces yo en este momento no puedo dar un punto de vista porque no me toca abrir a mí debate político. Yo, si me invitan a una reunión para tocar el tema políticamente bueno pues ya y me autoriza el Gobierno de la Ciudad, pues vendría junto con otros compañeros porque sí estamos preparados, hemos trabajado el tema. No quiero desviar mi comparecencia.

El diputado Sergio nos plantea, efectivamente agradecemos que sí haya habido pronunciamientos, apoyos de transporte colectivo, como se ve y es muy importante. Nosotros queremos reiterarlo, porque pues no hay este tipo de proyectos en este mundo, en toda la América Latina, concretos. Nosotros ya estamos hablando cada año de presupuesto, ahí está. Lo del Metro no es un proyecto que va a hacer, no sabemos cuándo, sino ya. O si nosotros ponemos millones de dólares, estamos hablando de mínimamente, lo cual quiere decir que puede ser un poco mayor, 2 mil 500 millones de dólares en 5 años. No los hay en toda la América Latina, ya no digo proyectos locales, de gobiernos locales, sino de gobiernos federales en esta materia, no lo hay.

Entonces es digno y yo creo que también no cuesta nada pues reconocer el esfuerzo que el Gobierno de la Ciudad como proyecto propio, convencidamente de que es parte básica para lograr la equidad de la Ciudad, está trabajando.

Segundo, lo de los CETRAM, va a ser un tema que vamos a requerir del apoyo de ustedes, necesitamos su comprensión para que los poderes fácticos que se apoderaron de muchos de estos espacios pues no encuentren avales y apoyos que van en contra del interés más general de la ciudad y requerimos condiciones legales y sociales y políticas para que se puedan hacer en estos más de medio millón de metros cuadrados proyectos ambiciosos que sean orgullo de la Ciudad.

¿Cuáles son los proyectos del Estado de México y del Distrito Federal? Miren, pues acabamos de comentar algunos que son los que están presentados, tomados de aquí, sí podemos entregarlos, no los traigo aquí, pero se los podemos hacer llegar mañana, que son los proyectos que cuantifican 6 mil millones de pesos que se le están requiriendo a la Cámara de Diputados para la Zona Metropolitana del Valle de México, o sea ya ahora le ponemos apellido porque hay opiniones que quieren como distribuir entre la Zona Metropolitana del Valle de México y otras zonas metropolitanas. Entonces lo que el Jefe de Gobierno, el licenciado Marcelo Ebrard y el Gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, plantearon es, estos 6 mil millones estamos requiriendo son para distintos proyectos sólo de la Zona Metropolitana del Valle de México. Es el asunto y ofrezco entregárselos en forma inmediata.

El tema, bueno mañana tenemos una reunión efectivamente que el señor Subsecretario Juan José García Ochoa, Subsecretario de Gobierno del Distrito Federal habló conmigo y me planteó que un grupo de dirigentes del transporte y de diputados pedían una reunión, yo le comenté que por supuesto que sí, no era necesario ir a hacer un eje-donceles, zócalo-Álvaro Obregón, pero está bien, genera buena condición física. Entonces nosotros mañana ahí los recibimos con mucho gusto.

Lo del presupuesto de 2008, sí quiero volverles a insistir en que ojala revisen a detalle el presupuesto de la SETRAVI. ¿Por qué? Porque ahí están los datos de las computadoras; que en la SETRAVI todo sea casi manual ha permitido la larguísima noche de la que hablé en mi documento, de la corrupción. ¿Por qué? Porque los archivos se alteran, entran y salen documentos, no hay supervisión, no hay cámaras, no hay computadoras, no hay material para poder modernizarnos y ser absolutamente transparentes y eficientes y entonces eso requiere presupuesto.

Sí como ustedes pueden checar los ingresos que está generando la SETRAVI; por cada peso que entró el año pasado al Gobierno de la Ciudad, la SETRAVI este año ha producido 2 pesos; si la SETRAVI ha producido en estas condiciones de manualidad, casi el ciento por ciento más que el año pasado, si ustedes nos ayudan a que haya un presupuesto que permita que haya tecnología y mecanismos, más eficiencia y transparentes, vamos a poder seguir dándole mayores ingresos a la ciudad de México, por lo demás pues les agradezco mucho su participación.

MENSAJE FINAL DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.- Bien licenciado Armando Quintero, Secretario de Transporte y Vialidad, le agradecemos mucho, y sobre todo resaltamos el hecho de que en esta comparecencia, se encuentren los actores más importantes, quienes tienen o tenemos la responsabilidad realmente de mejorar el transporte, está la Asamblea Legislativa, está el poder Ejecutivo a través del Secretario, con su presencia, los funcionarios, y también los transportistas.

Qué bueno, porque independientemente de las posiciones o partidos políticos, esta demanda de mejorar el transporte público, concesionado, la movilidad en general en la ciudad de la zona metropolitana, ya es una demanda a gritos de la ciudadanía, por lo tanto, si se conjugan estas voluntades políticas administrativas como la que observamos en el Gobierno de la Ciudad, como la que observamos en esta Asamblea y como la que estamos viendo también en la mayoría de los dirigentes de transportistas, vamos a poder construir la movilidad que esta ciudad y la zona metropolitana se merece.