

GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL

DETERMINACION como caso de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, con inicio en el entronque con Avenida Centenario y terminación en el entronque con Avenida Luis Cabrera, las Torres, las Águilas y Centenario, en las Delegaciones Magdalena Contreras y Alvaro Obregón, con una superficie total aproximada de cinco kilómetros de longitud. (Segunda publicación)

Al margen un logotipo, que dice: Ciudad de México.- Capital en Movimiento.- Secretaría de Gobierno.

JOSE ANGEL AVILA PEREZ, Secretario de Gobierno del Distrito Federal, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 16 fracción IV y 23 fracción XIX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, y 67 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público; y con fundamento en los artículos 1, fracción III Bis, 2o., 3o., 10, 19, 20, 20 bis y 21 de la Ley de Expropiación así como 3, 89, fracciones I y VIII, 90, 91, 95 y 113 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 27 que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público;

SEGUNDO.- Que el Distrito Federal tiene patrimonio propio y personalidad jurídica para adquirir y poseer todos los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo; y en general, para el desarrollo de sus propias actividades y funciones;

TERCERO.- Que la organización política administrativa del Distrito Federal atenderá entre otros principios estratégicos, a la planeación y ordenamiento del desarrollo territorial, económico y social de la Ciudad, que considere la óptica integral de la capital con las peculiaridades de las demarcaciones territoriales;

CUARTO.- Que de conformidad con la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial del Distrito Federal, tiene por objeto mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, a través de la planeación del funcionamiento ordenado y regular de los servicios públicos que permitan a los habitantes del Distrito Federal ejercer su derecho a una vida segura, productiva y sana;

QUINTO.- Que la planeación del desarrollo urbano y equipamiento del Distrito Federal, se llevan a cabo de conformidad con el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial el 8 de noviembre de 2007, así como en atención a los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano para las Delegaciones Alvaro Obregón y Magdalena Contreras;

SEXTO.- Que el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, señala que para atender de la mejor manera posible las necesidades de su población, el Gobierno del Distrito Federal asume la obligación de establecer un orden urbano acorde a las necesidades de la modernidad y el crecimiento con el objetivo de poner a disposición de sus habitantes los servicios, la infraestructura y equipamiento que proporcionen a la gente los medios más inmediatos y fundamentales para su desarrollo;

SEPTIMO.- Que el propio Programa General de Desarrollo establece que es necesario que los habitantes del Distrito Federal puedan desplazarse por su territorio con fluidez, seguridad y en menor tiempo, y que por otro lado se promueva la participación de los sectores sociales, públicos y privados, mediante la creación de esquemas de incentivos para la inversión e incorporación de nuevas tecnologías orientadas a satisfacer la demanda de infraestructura vial de la Ciudad, y que el Programa Integral de Transporte y Vialidad prevé la comunicación de la Carretera México-Toluca (Boulevard Paseo de la Reforma) hasta Anillo Periférico Sur, ocupando los espacios de derecho de vía de torres de alta tensión, vialidades existentes y cruzando por zonas de barrancas con estructuras elevadas a fin de reducir los tiempos de recorrido.

OCTAVO.- Que de conformidad a la Ley de Expropiación, una causa de utilidad pública es la construcción de obras de infraestructura pública y la prestación de servicios públicos, que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivada de concesión, de contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables;

Asimismo la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal prevé que se considera de utilidad pública y beneficio general, el establecimiento y uso adecuado de las áreas susceptibles de tránsito vehicular y peatonal; señalización vial y nomenclatura y en general la utilización de los servicios, la infraestructura y los demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad en el Distrito Federal.

NOVENO.- Que es fundamental que en el Distrito Federal existan vialidades suficientes y eficientemente operadas para aumentar y mejorar la actual red vial primaria, de manera que se eviten los congestionamientos y cuellos de botella que provocan una gran pérdida de tiempo para trasladarse de un punto a otro;

DECIMO.- Que las vialidades, en su calidad de bienes de uso común de dominio público pueden ser explotados, usados y aprovechados, conforme a los ordenamientos expedidos por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, que establecen la participación de la Administración Pública del Distrito Federal mediante las figuras previstas en la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público;

DECIMO PRIMERO.- Que ampliar y hacer más efectiva la operación vial con el fin de lograr una mejor movilidad para los habitantes, constituye una necesidad de interés general que indudablemente debe ser satisfecha por el Gobierno de la Ciudad;

DECIMO SEGUNDO.- Que de conformidad con las constancias del expediente de expropiación remitido por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, se desprenden una serie de elementos que expresan la necesidad de contar con una vialidad que eficiente la movilidad de vehículos y el transporte de personas en la zona poniente del Distrito Federal, y para ello es indispensable que esta Entidad Federativa cuente con un sistema vial urbano que opere eficientemente y de manera segura satisfaciendo adecuadamente las necesidades de la comunidad.

DECIMO TERCERO.- Que en ese contexto el sistema vial del Distrito Federal en su interconexión con el área conurbada de los municipios del Estado de México, en horas de gran demanda, presenta en algunas vialidades insuficiencia para mantener fluidez del tránsito vehicular, en detrimento de la productividad y calidad de vida de las personas.

DECIMO CUARTO.- Que de dicho Sistema, derivan el subsistema primario, el cual define la estructura general de la ciudad y el subsistema secundario que establece la estructura particular de cada zona, por lo que la red vial primaria constituye una estructura celular, que aloja en su interior y conecta entre sí al conjunto de núcleos que forman la ciudad con desplazamientos de mayor longitud y volumen de tránsito, asegurando así la conexión entre ésta y la red vial de la Zona Metropolitana del Valle de México.

DECIMO QUINTO.- Que la red vial secundaria tiene como función principal distribuir el tránsito de las vialidades colindantes al subsistema primario o viceversa con desplazamientos eficientes y adecuados niveles de servicio de la vialidad.

DECIMO SEXTO.- Que entre las vialidades con mayor flujo vehicular en la zona de Santa Fe se encuentran: Reforma, Constituyentes, Vasco de Quiroga y Tamaulipas con tránsito pesado en horas pico, lo que se conjuga con la obstrucción de estacionamientos en vía pública, cuellos de botella por alineamientos, entronques conflictivos que generan velocidades de desplazamiento por el trazo de los debajo de 20 kilómetros por hora y una gran pérdidas de horas-hombre.

DECIMO SEPTIMO.- Que actualmente la red vial de la zona poniente adolece de una adecuada comunicación norte-sur, siendo la principal vía de comunicación el Anillo Periférico y recientemente en forma parcial, el Eje 5 Poniente, el 2o. piso del Periférico y la Avenida de Los Poetas.

DECIMO OCTAVO.- Que ampliar y hacer más efectiva la operación vial con el fin de lograr una mejor y eficiente movilidad para los habitantes, constituye una necesidad de interés general que indudablemente debe ser satisfecha por el Gobierno de la Ciudad.

DECIMO NOVENO.- Que el Comité del Patrimonio Inmobiliario en su Primera Sesión Extraordinaria (01-E/2010) de catorce de enero de dos mil diez, dictaminó precedente llevar a cabo la expropiación a favor del Distrito Federal de los inmuebles necesarios para la construcción de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje con inicio en entronque con Avenida Centenario y terminación en entronque con Avenida Luis Cabrera, las Torres, las Aguilas y Centenario, en las Delegaciones Magdalena Contreras y Alvaro Obregón con una superficie total aproximada de cinco kilómetros de longitud.

VIGESIMO.- Que el trazo final de la vía de comunicación urbana de peaje aludida requiere una longitud de superficie de rodamiento de 5.24 kilómetros, distribuidos en tres tramos: el primero de Avenida Centenario a Calzada de Las Aguilas con una longitud de 1.357 kilómetros, un puente intermedio de 270 metros y un túnel de 22 metros; el segundo de Calzada de Las Aguilas a Avenida Las Torres, con una longitud de 356 metros, 400 metros en dos puentes y 651 metros en dos tramos con solución en dos túneles y el tercero y último de Avenida Las Torres a Avenida Luis Cabrera con longitud de 347 metros, un puente de 60 metros y 2 túneles, el primero de 647 metros y el segundo de 970 metros.

VIGESIMO PRIMERO.- Que el tramo de Avenida Centenario a Calzada de Las Aguilas, para atender la demanda actual y futura, deberá contar con una sección transversal que albergue 2 arroyos de 10.50 metros distribuido en 3 carriles con ancho de 3.50 metros por arroyo; así mismo, el tramo de Calzada de Las Aguilas a Avenida Las Torres, presenta las mismas características del tramo anterior, diseñado con 2 arroyos de 10.50 metros y conformado para 3 carriles de un ancho de 3.50 metros cada uno; y finalmente el tramo de Avenida Las Torres a Avenida Luis Cabrera mantiene la misma sección transversal, excepto en la solución constructiva tipo túnel, que cambia a dos secciones (túneles gemelos) de 7 metros de arroyo para 2 carriles de circulación de 3.50 metros cada uno con un gálibo vertical de 6.16 metros, el cual cumple con la normatividad vigente.

VIGESIMO SEGUNDO.- Que la vía de comunicación urbana descargará el flujo vehicular en Avenida Luis Cabrera a la altura de San Jerónimo en dos carriles por sentido con posibilidades de efectuar adecuaciones geométricas, incrementar los dispositivos de control de tránsito y mejorar la estructura del pavimento en la conexión de Avenida Luis Cabrera y Avenida San Jerónimo hasta el entronque con el Anillo Periférico en una longitud estimada de 2 km, para efectos de eficientar la operación vial que permita la circulación continua desde Avenida Centenario, integrando a su vez por necesidad de la topografía de la zona, dos puentes, uno en Calle Magnolia y otro en su entronque con el Periférico Boulevard Adolfo Ruíz Cortinez.

VIGESIMO TERCERO.- Que el trazo propuesto afectará al mínimo la mancha urbana y no dividirá poblaciones, toda vez que se prevé la construcción de un túnel que logrará emerger en sus entronques y poder así conectarse con las zonas que demandan mayor número de viajes evitando el menor número posible afectaciones a barrancas y viviendas alcanzando una sinuosidad que permitirá lograr una pendiente máxima en troncal del 6%, lo cual cumple con la normatividad vigente.

VIGESIMO CUARTO.- Que con la construcción y operación de la Vía de Comunicación se garantiza un servicio adecuado en el traslado de los bienes y personas con velocidades constantes en su transportación (mejoramiento del rendimiento de la unidad, kilómetro/litro), así como un menor desgaste en los componentes de los automotores mediante una infraestructura vial adecuada a las necesidades de transporte de la zona.

VIGESIMO QUINTO.- Que la operación de la vía de comunicación contribuirá a reducir el consumo de carburantes, las concentraciones máximas de partículas suspendidas y emisiones de gases contaminantes, a través de la agilización del tráfico vehicular en la Avenidas de los Poetas y sus intersecciones con Avenida Centenario, Calzada de Las Aguilas, Avenida las Torres, Avenida Luis Cabrera y su incorporación al sur con el Anillo Periférico, así como la disminución de los niveles de ruido en dichas zonas, mejorando de manera directa la calidad del aire de colonias de la zona de influencia del Distrito Federal y zona conurbada, mejorando la calidad de vida de los habitantes del poniente de la Ciudad, al invertir menos horas-hombre en el proceso de traslado cotidiano.

VIGESIMO SEXTO.- Que la Ciudad de México ha experimentado en los últimos años un crecimiento urbano desmedido, lo que ha tenido como consecuencia una serie de desequilibrios ecológicos y daños al ambiente que reducen la calidad de vida de sus habitantes al ocupar zonas con importancia ecológica, como el caso de las barrancas del poniente en las Delegaciones Alvaro Obregón, La Magdalena Contreras y Cuajimalpa de Morelos.

VIGESIMO SEPTIMO.- Que la construcción y operación de la vía de comunicación se concatenará al proyecto de restauración y conservación del Area de Valor Ambiental denominada "Barranca de Tarango" el cual debe apoyarse en una zonificación que responda a las condiciones ambientales prevalecientes y atienda la problemática ambiental del área de la Barranca, a lo cual se agrega la necesidad de definir los objetivos de cada zona e identificar sus funciones así como las estrategias generales para su manejo.

VIGESIMO OCTAVO.- Que como resultado de los estudios y análisis de ingeniería básica para la construcción y funcionamiento de la vialidad se ubicaron cinco porciones denominadas polígonos, los cuales de conformidad con las coordenadas del sistema de referencia geográfica UTM, cuya proyección cartográfica es la Universal Transversa de Mercator, con datum horizontal ITRF92, se ubican de la siguiente manera:

Polígono 1 con una superficie de 140,596.630 metros cuadrados, comenzando por el vértice número 1 con rumbo S 83° 31' 47.96" E, cuyas coordenadas UTM son E=473,318.240, N=2,139,213.147 terminando con el vértice número 290 con rumbo N 5° 49' 0.7" E y coordenadas UTM E=473,314.113, N=2,139,172.638.

Polígono 2 con una superficie de 35,148.511 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 291 con rumbo N 60° 59' 16.39" E, cuyas coordenadas UTM son E=474,746.930, N=2,138,943.364 terminando con el vértice número 357 con rumbo N 20° 36' 2.87" W y coordenadas UTM E=474,750.578, N=2,138,933.658.

Polígono 3 con una superficie de 34,261.601 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 358 con rumbo N 79° 15' 34.52" E, cuyas coordenadas UTM son E= 474,690.370, N=2,138,194.667 terminando con el vértice número 426 con rumbo N 11° 26' 46.17" W y coordenadas UTM E=474,691.998, N=2,138,186.623.

Polígono 4 con una superficie de 113,245.056 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 427 con rumbo N 75° 1' 50.97" E, cuyas coordenadas UTM son E= 474,408.116, N= 2,137,616.373 terminando con el vértice número 671 con rumbo S 81° 21' 30.16" W y coordenadas UTM E=474,409.064, N=2,137,616.517.

Queda excluido del Polígono 4, un polígono ubicado a su interior, denominado Polígono A con una superficie de 15,417.502 metros cuadrados, que comienza por el vértice número 699 cuyas coordenadas UTM son E=475,043.362, N=2,137,762.220 y terminando con el vértice número 839 con rumbo N 33° 10' 20.360" W y coordenadas UTM E=475,046.934, N=2,137,756.756.

Polígono 5 con una superficie de 13,374.726 metros cuadrados, comenzando en el vértice número 672 con rumbo N 70° 58' 44.44" W, cuyas coordenadas UTM son E= 474,828.137, N= 2,136,631.323 terminando con vértice número 698 con rumbo S 19° 1' 58.49" W y coordenadas UTM E=474,843.480, N=2,136,675.799.

VIGESIMO NOVENO.- Que el espacio que ocupan los inmuebles que se encuentran dentro de las cinco porciones denominadas poligonales y descritas en el considerando inmediato anterior, es el idóneo para la construcción y funcionamiento de la vía de comunicación urbana de peaje, con inicio en entronque con avenida Centenario y terminación en entronque con avenida Luis Cabrera y los entronques con las avenidas Luis Cabrera, las Torres, las Aguilas y Centenario.

TRIGESIMO.- Que con la construcción de esta vía periférica se logrará ordenar la circulación de más de 4 millones de vehículos que al día de hoy circulan a una velocidad promedio de 20 km por hora, en horas de mayor demanda, logrando así, solucionar la demanda de infraestructura vial de la zona; he tenido a bien, emitir la siguiente:

DETERMINACION

UNICA.- Se determina como caso de utilidad pública la realización de la obra de construcción y el funcionamiento de la Vía de Comunicación Urbana de Peaje, con inicio en el entronque con Avenida Centenario y terminación en el entronque con Avenida Luis Cabrera, las Torres, las Aguilas y Centenario, en las Delegaciones Magdalena Contreras y Alvaro Obregón, con una superficie total aproximada de cinco kilómetros de longitud, respecto de los inmuebles ubicados en los polígonos descritos en el considerando Vigésimo Octavo del presente instrumento, a fin de facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos en dicha zona del Distrito Federal.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a 2 de marzo de 2010.- El Secretario de Gobierno del Distrito Federal, **José Angel Avila Pérez**.- Rúbrica.

(R.- 303912)

DECLARATORIA de utilidad pública de la obra de construcción y el funcionamiento del tramo elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo, en el inmueble ubicado en Avenida Tláhuac número 5911, colonia Barrio Santa Ana Sur, Delegación Tláhuac, en México, Distrito Federal, con superficie de 1,881.43 metros cuadrados de terreno y 574.10 metros cuadrados de construcción.

Al margen un logotipo, que dice: Ciudad de México.- Capital en Movimiento.- Secretaría de Gobierno.

JOSE ANGEL AVILA PEREZ, Secretario de Gobierno del Distrito Federal, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 16 fracción IV y 23 fracción XIX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, y 67 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público; y con fundamento en los artículos 1, fracción III Bis, 2o., 3o., 10, 19, 20, 20 bis y 21 de la Ley de Expropiación, así como 3, 11, fracción I, 12, fracción I, inciso a), 15, 16, y 20 primer párrafo y fracción I, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

Primero.- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 27 que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público;

Segundo.- Que el Distrito Federal tiene patrimonio propio y personalidad jurídica para adquirir y poseer todos los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo; y en general, para el desarrollo de sus propias actividades y funciones;

Tercero.- Que la organización política administrativa del Distrito Federal atenderá entre otros principios estratégicos, a la planeación y ordenamiento del desarrollo territorial, económico y social de la Ciudad, que considere la óptica integral de la capital con las peculiaridades de las demarcaciones territoriales;

Cuarto.- Que de conformidad con la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial del Distrito Federal, tiene por objeto mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, a través de la planeación del funcionamiento ordenado y regular de los servicios públicos que permitan a los habitantes del Distrito Federal ejercer su derecho a una vida segura, productiva y sana;

Quinto.- Que la planeación del desarrollo urbano y equipamiento del Distrito Federal, se llevan a cabo de conformidad con el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial el 8 de noviembre de 2007, así como en atención al Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Tláhuac, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 25 de septiembre de 2008;

Sexto.- Que en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 se determina como un eje programático el denominado "Nuevo Orden Urbano: Servicios Eficientes y Calidad de Vida, para Todos" el cual al igual que los restantes 6 ejes, establece que el desarrollo de la vida pública en el espacio urbano de la Ciudad es una perspectiva dirigida a restituir a la sociedad de los espacios públicos, mejorar la calidad de los servicios, en particular del transporte público para ampliar su capacidad y calidad, estableciendo como uno de sus objetivos específicos el de ampliar y mejorar el Sistema de Transporte Colectivo;

Séptimo.- Que de conformidad a la Ley de Expropiación, es causa de utilidad pública la construcción de obras de infraestructura pública y la prestación de servicios públicos, que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivada de concesión, de contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables;

Así mismo, en términos de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se considera de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente a la Administración Pública, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados.

Octavo.- Que con motivo de la decisión del Gobierno del Distrito Federal para construir la Línea 12 del Metro, el Sistema de Transporte Colectivo solicitó a esta Secretaría de Gobierno mediante oficio No. DG/000099/10, se determinara la utilidad pública con superficie de 1,881.43 m² de terreno y 574.10 m² de construcción, ubicado en Avenida Tláhuac número 5911, Lote 03, manzana 229, Colonia Miguel Hidalgo, Barrio Santa Ana Sur, Delegación Tláhuac en esta ciudad, con las siguientes medidas y colindancias:

Plano TH - 162

Polígono 2

Partiendo del vértice No. 10 al vértice No. 11 con una longitud de curva 1.61 m y rumbo S 58° 24' 01" W, con Avenida Tláhuac; del vértice No. 11 al vértice No. 12 en línea recta de 2.61 m. y rumbo S 82° 38' 09" W, con calle Francisco Villa; del vértice No. 12 al vértice No. 13 en línea recta de 4.92 m. y rumbo S 82° 38' 09" W, con calle Francisco Villa; del vértice No. 13 al vértice No. 14 en línea recta de 5.34 m. y rumbo S 82° 38' 09" W, con calle Francisco Villa; del vértice No. 14 al vértice No. 15 en línea recta de 6.00 m. y rumbo S 82° 38' 09" W, con calle Francisco Villa; del vértice No. 15 al vértice No. 103 en línea recta de 0.77 m. y rumbo N 27° 57' 46" W, con Polígono 4; del vértice No. 103 al vértice No. 104 en línea recta de 4.15 m. y rumbo N 26° 49' 28" W, con Polígono 4; del vértice No. 104 al vértice No. 105 en línea recta de 4.13 m. y rumbo N 25° 41' 00" W, con Polígono 4; del vértice No. 105 al vértice No. 106 en línea recta de 2.03 m. y rumbo N 24° 50' 39" W, con Polígono 4; del vértice No. 106 al vértice No. 107 en línea recta de 2.01 m. y rumbo N 24° 19' 52" W, con Polígono 4; del vértice No. 107 al vértice No. 108 en línea recta de 2.01 m. y rumbo N 23° 46' 12" W, con Polígono 4; del vértice No. 108 al vértice No. 109 en línea recta de 2.00 m. y rumbo N 23° 17' 31" W, con Polígono 4; del vértice No. 109 al vértice No. 110 en línea recta de 2.00 m. y rumbo N 22° 49' 06" W, con Polígono 4; del vértice No. 110 al vértice No. 111 en línea recta de 2.00 m. y rumbo N 22° 21' 02" W, con Polígono 4; del vértice No. 111 al vértice No. 112 en línea recta de 2.00 m. y rumbo N 21° 53' 03" W, con Polígono 4; del vértice No. 112 al vértice No. 113 en línea recta de 2.00 m. y rumbo N 21° 28' 31" W, con Polígono 4; del vértice No. 113 al vértice No. 114 en línea recta de 1.99 m. y rumbo N 21° 02' 41" W, con Polígono 4; del vértice No. 114 al vértice No. 115 en línea recta de 1.99 m. y rumbo N 20° 40' 10" W, con Polígono 4; del vértice No. 115 al vértice No. 116 en línea recta de 1.99 m. y rumbo N 20° 16' 20" W, con Polígono 4; del vértice No. 116 al vértice No. 117 en línea recta de 1.99 m. y rumbo N 19° 54' 12" W, con Polígono 4; del vértice No. 117 al vértice No. 118 en línea recta de 1.98 m. y rumbo N 19° 33' 50" W, con Polígono 4; del vértice No. 118 al vértice No. 119 en línea recta de 1.98 m. y rumbo N 19° 15' 18" W, con Polígono 4; del vértice No. 119 al vértice No. 120 en línea recta de 1.98 m. y rumbo N 18° 55' 23" W, con Polígono 4; del vértice No. 120 al vértice No. 121 en línea recta de 1.98 m. y rumbo N 18° 38' 43" W, con Polígono 4; del vértice No. 121 al vértice No. 122 en línea recta de 1.98 m. y rumbo N 18° 20' 37" W, con Polígono 4; del vértice No. 122 al vértice No. 123 en línea recta de 1.97 m. y rumbo N 18° 07' 34" W, con Polígono 4; del vértice No. 123 al vértice No. 124 en línea recta de 1.97 m. y rumbo N 17° 51' 19" W, con Polígono 4; del vértice No. 124 al vértice No. 23 en línea recta de 1.46 m. y rumbo N 17° 38' 33" W, con Polígono 4; del vértice No. 23 al vértice No. 24 en línea recta de 8.54 m. y rumbo N 06° 39' 19" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 24 al vértice No. 25 en línea recta de 3.73 m. y rumbo N 06° 08' 16" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 25 al vértice No. 26 en línea recta de 4.23 m. y rumbo N 06° 45' 24" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 26 al vértice No. 27 en línea recta de

0.15 m. y rumbo N 83° 14' 36" E, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 27 al vértice No. 28 en línea recta de 5.36 m. y rumbo N 06° 39' 57" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 28 al vértice No. 29 en línea recta de 3.84 m. y rumbo N 06° 39' 57" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 29 al vértice No. 30 en línea recta de 3.16 m. y rumbo N 06° 39' 57" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 30 al vértice No. 31 en línea recta de 1.49 m. y rumbo N 06° 39' 57" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 31 al vértice No. 32 en línea recta de 1.57 m. y rumbo S 86° 36' 10" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 32 al vértice No. 33 en línea recta de 6.43 m. y rumbo N 06° 47' 49" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 33 al vértice No. 34 en línea recta de 5.64 m. y rumbo N 05° 46' 57" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 34 al vértice No. 35 en línea recta de 4.02 m. y rumbo N 05° 35' 14" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 35 al vértice No. 36 en línea recta de 11.54 m. y rumbo N 07° 44' 46" W, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 36 al vértice No. 37 en línea recta de 4.36 m. y rumbo N 10° 48' 43" E, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 37 al vértice No. 38 en línea recta de 5.78 m. y rumbo N 10° 48' 43" E, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 38 al vértice No. 39 en línea recta de 4.94 m. y rumbo N 10° 48' 43" E, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 39 al vértice No. 40 en línea recta de 6.53 m. y rumbo N 10° 48' 43" E, con Avenida Guillermo Prieto; del vértice No. 40 al vértice No. 43 en línea recta de 0.70 m. y rumbo S 18° 39' 58" E, con Polígono 3; del vértice No. 43 al vértice No. 44 en línea recta de 2.00 m. y rumbo S 18° 23' 39" E, con Polígono 3; del vértice No. 44 al vértice No. 45 en línea recta de 2.00 m. y rumbo S 18° 07' 28" E, con Polígono 3; del vértice No. 45 al vértice No. 46 en línea recta de 2.00 m. y rumbo S 17° 53' 06" E, con Polígono 3; del vértice No. 46 al vértice No. 47 en línea recta de 2.00 m. y rumbo S 17° 38' 45" E, con Polígono 3; del vértice No. 47 al vértice No. 48 en línea recta de 1.99 m. y rumbo S 17° 27' 50" E, con Polígono 3; del vértice No. 48 al vértice No. 49 en línea recta de 1.99 m. y rumbo S 17° 15' 21" E, con Polígono 3; del vértice No. 49 al vértice No. 50 en línea recta de 1.99 m. y rumbo S 17° 04' 38" E, con Polígono 3; del vértice No. 50 al vértice No. 51 en línea recta de 1.99 m. y rumbo S 16° 55' 40" E, con Polígono 3; del vértice No. 51 al vértice No. 52 en línea recta de 1.99 m. y rumbo S 16° 46' 46" E, con Polígono 3; del vértice No. 52 al vértice No. 53 en línea recta de 1.98 m. y rumbo S 16° 39' 33" E, con Polígono 3; del vértice No. 53 al vértice No. 54 en línea recta de 1.98 m. y rumbo S 16° 32' 32" E, con Polígono 3; del vértice No. 54 al vértice No. 55 en línea recta de 1.98 m. y rumbo S 16° 28' 50" E, con Polígono 3; del vértice No. 55 al vértice No. 56 en línea recta de 1.98 m. y rumbo S 16° 23' 34" E, con Polígono 3; del vértice No. 56 al vértice No. 57 en línea recta de 1.97 m. y rumbo S 16° 20' 03" E, con Polígono 3; del vértice No. 57 al vértice No. 58 en línea recta de 1.98 m. y rumbo S 16° 19' 48" E, con Polígono 3; del vértice No. 58 al vértice No. 59 en línea recta de 1.51 m. y rumbo S 16° 16' 32" E, con Polígono 3; del vértice No. 59 al vértice No. 60 en línea recta de 0.41 m. y rumbo S 18° 52' 17" E, con Polígono 3; del vértice No. 60 al vértice No. 61 en línea recta de 14.19 m. y rumbo S 16° 25' 55" E, con Polígono 3; del vértice No. 61 al vértice No. 62 en línea recta de 1.96 m. y rumbo S 16° 17' 03" E, con Polígono 3; del vértice No. 62 al vértice No. 63 en línea recta de 1.96 m. y rumbo S 16° 18' 45" E, con Polígono 3; del vértice No. 63 al vértice No. 64 en línea recta de 1.96 m. y rumbo S 16° 20' 35" E, con Polígono 3; del vértice No. 64 al vértice No. 65 en línea recta de 0.20 m. y rumbo S 16° 22' 24" E, con Polígono 3; del vértice No. 65 al vértice No. 66 en línea recta de 1.75 m. y rumbo S 16° 22' 24" E, con Polígono 3; del vértice No. 66 al vértice No. 67 en línea recta de 1.95 m. y rumbo S 16° 27' 38" E, con Polígono 3; del vértice No. 67 al vértice No. 68 en línea recta de 1.95 m. y rumbo S 16° 29' 39" E, con Polígono 3; del vértice No. 68 al vértice No. 69 en línea recta de 1.95 m. y rumbo S 16° 36' 42" E, con Polígono 3; del vértice No. 69 al vértice No. 70 en línea recta de 1.95 m. y rumbo S 16° 43' 45" E, con Polígono 3; del vértice No. 70 al vértice No. 71 en línea recta de 1.94 m. y rumbo S 16° 49' 17" E, con Polígono 3; del vértice No. 71 al vértice No. 72 en línea recta de 1.94 m. y rumbo S 16° 58' 14" E, con Polígono 3; del vértice No. 72 al vértice No. 73 en línea recta de 1.94 m. y rumbo S 17° 07' 10" E, con Polígono 3; del vértice No. 73 al vértice No. 74 en línea recta de 1.94 m. y rumbo S 17° 16' 18" E, con Polígono 3; del vértice No. 74 al vértice No. 75 en línea recta de 1.94 m. y rumbo S 17° 27' 04" E, con Polígono 3; del vértice No. 75 al vértice No. 76 en línea recta de 1.93 m. y rumbo S 17° 39' 35" E, con Polígono 3; del vértice No. 76 al vértice No. 77 en línea recta de 1.93 m. y rumbo S 17° 52' 11" E, con Polígono 3; del vértice No. 77 al vértice No. 78 en línea recta de 1.93 m. y rumbo S 18° 04' 58" E, con Polígono 3; del vértice No. 78 al vértice No. 79 en línea recta de 1.93 m. y rumbo S 18° 19' 23" E, con Polígono 3; del vértice No. 79 al vértice No. 80 en línea recta de 1.92 m. y rumbo S 18° 34' 01" E, con Polígono 3; del vértice No. 80 al vértice No. 81 en línea recta de 1.93 m. y rumbo S 18° 51' 53" E, con Polígono 3; del vértice No. 81 al vértice No. 82 en línea recta de 1.92 m. y rumbo S 19° 06' 43" E, con Polígono 3; del vértice No. 82 al vértice No. 83 en línea recta de 1.92 m. y rumbo S 19° 26' 33" E, con Polígono 3; del vértice No. 83 al vértice No. 84 en línea recta de 1.92 m. y rumbo S 19° 44' 50" E, con Polígono 3; del vértice No. 84 al vértice No. 85 en línea recta de 1.92 m. y rumbo S 20° 04' 57" E, con Polígono 3; del vértice No. 85 al vértice No. 86 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 20° 23' 33" E, con Polígono 3; del vértice No. 86 al vértice No. 87 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 20° 47' 06" E, con Polígono 3; del vértice No. 87 al vértice No. 88 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 21° 09' 16" E, con

Polígono 3; del vértice No. 88 al vértice No. 89 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 21° 31' 32" E, con Polígono 3; del vértice No. 89 al vértice No. 90 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 21° 57' 17" E, con Polígono 3; del vértice No. 90 al vértice No. 91 en línea recta de 1.91 m. y rumbo S 22° 21' 33" E, con Polígono 3; del vértice No. 91 al vértice No. 92 en línea recta de 1.90 m. y rumbo S 22° 47' 33" E, con Polígono 3; del vértice No. 92 al vértice No. 93 en línea recta de 1.90 m. y rumbo S 23° 13' 58" E, con Polígono 3; del vértice No. 93 al vértice No. 94 en línea recta de 1.90 m. y rumbo S 23° 43' 32" E, con Polígono 3; del vértice No. 94 al vértice No. 95 en línea recta de 1.90 m. y rumbo S 24° 10' 19" E, con Polígono 3; del vértice No. 95 al vértice No. 96 en línea recta de 1.89 m. y rumbo S 24° 40' 29" E, con Polígono 3; del vértice No. 96 al vértice No. 97 en línea recta de 1.89 m. y rumbo S 25° 10' 51" E, con Polígono 3; del vértice No. 97 al vértice No. 98 en línea recta de 1.89 m. y rumbo S 25° 43' 01" E, con Polígono 3; del vértice No. 98 al vértice No. 99 en línea recta de 1.89 m. y rumbo S 26° 14' 02" E, con Polígono 3; del vértice No. 99 al vértice No. 100 en línea recta de 1.87 m. y rumbo S 26° 48' 24" E, con Polígono 3; del vértice No. 100 al vértice No. 101 en línea recta de 3.75 m. y rumbo S 27° 38' 56" E, con Polígono 3; del vértice No. 101 al vértice No. 102 en línea recta de 3.73 m. y rumbo S 28° 45' 21" E, con Polígono 3; del vértice No. 102 al vértice No. 10 en línea recta de 0.62 m. y rumbo S 29° 53' 54" E, con Polígono 3; llegando en este vértice al punto de partida y cierre de la poligonal envolvente.

Noveno.- Que el Sistema de Transporte Colectivo justifica su solicitud aludiendo a que derivado de diversos estudios realizados por el Gobierno del Distrito Federal, se determinó que la nueva Línea 12 del Metro presenta una alta rentabilidad social en virtud de que abarcará zonas carentes de esta clase de servicio público de transporte masivo y cuya población en su mayoría presenta altos índices de carencias económicas y urbanas, asimismo, la operación de la nueva Línea del Metro contribuirá a la reducción de emisiones de gases contaminantes, al ahorro del tiempo en el traslado de los habitantes de las zonas por donde transitará la Línea 12 así como a reducir los costos de traslado, la mejora del tránsito de la zona de influencia, entre otros beneficios.

Décimo.- Que dicho organismo refiere que de los análisis de factibilidad técnica de la línea 12 llevados a cabo en el tramo correspondiente a la Avenida Tláhuac, se derivaron dos alternativas de solución constructiva, una en subterráneo y otra en elevado, concluyéndose que esta última tiene mayores ventajas financieras al reducirse el tiempo de ejecución de las obras, de carácter técnico y de impacto social, además de que se evitará el cierre total de la Avenida Tláhuac durante los trabajos.

Décimo Primero.- Que así mismo, el Sistema de Transporte Colectivo expresa que en el tramo comprendido entre lo que será la estación Zapotitlán y la estación Nopalera, es necesario contar, en el proyecto de trazo, por requerimiento técnico de los trenes, con un radio de curvatura de 200 m² como mínimo y en el proyecto de gálibos un ancho de cajón de 9.30 metros más un sobre ancho de seguridad durante la operación, emergencias y mantenimiento de 5.00 metros a cada lado, resultando que se requiere de un área de 19.30 metros, por lo que, considerando las condiciones urbanas existentes, así como la presencia de infraestructura vial con una traza irregular y ubicación de construcciones que interfieren con la trayectoria de la Línea, se requiere de una superficie de 1,881.43 m² de terreno y de 574.10 m² de construcción correspondiente al predio ubicado en Avenida Tláhuac No. 5911.

Décimo Segundo.- Que el Comité del Patrimonio Inmobiliario en su Décima Sexta sesión ordinaria (16/2009) de 20 de agosto de 2009, dictaminó procedente se inicien los trámites para la adquisición por vías de derecho público o privado de los predios e inmuebles necesarios y suficientes a lo largo del trazo de la Línea 12 del Metro, y

Décimo Tercero.- Que derivado de lo anterior y de las constancias existentes en el expediente técnico de expropiación, se llega a la conclusión de que el inmueble antes citado, constituye un inmueble idóneo para utilizarlo en la construcción del tramo elevado entre la estación Zapotitlán y la estación Nopalera, de la línea 12 del Metro.

Por lo expuesto y de conformidad con las atribuciones conferidas a la Secretaría de Gobierno, he tenido a bien expedir la siguiente:

DETERMINACION

UNICA.- Se determina como caso de utilidad pública la obra de construcción y el funcionamiento del tramo elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo, en el inmueble señalado en el considerando Octavo de este instrumento, a fin de satisfacer las necesidades de transporte público masivo de los habitantes del Distrito Federal.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a 8 de marzo de 2010.- El Secretario de Gobierno del Distrito Federal, **José Angel Avila Pérez.**- Rúbrica.

(R.- 303949)

DECLARATORIA de utilidad pública de la obra de construcción y el funcionamiento del tramo elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo, en el inmueble ubicado en Avenida Tláhuac número 5843, colonia Barrio Santa Ana Poniente, Delegación Tláhuac, en México, Distrito Federal, con superficie de 488.88 metros cuadrados de terreno y 336.58 metros cuadrados de construcción.

Al margen un logotipo, que dice: Ciudad de México.- Capital en Movimiento.- Secretaría de Gobierno.

JOSE ANGEL AVILA PEREZ, Secretario de Gobierno del Distrito Federal, en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 16 fracción IV y 23 fracción XIX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, y 67 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público; y con fundamento en los artículos 1, fracción III Bis, 2o., 3o., 10, 19, 20, 20 bis y 21 de la Ley de Expropiación, así como 3, 11, fracción I, 12, fracción I, inciso a), 15, 16, y 20 primer párrafo y fracción I, de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

Primero.- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 27 que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación y que ésta tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público;

Segundo.- Que el Distrito Federal tiene patrimonio propio y personalidad jurídica para adquirir y poseer todos los bienes muebles e inmuebles necesarios para la prestación de los servicios públicos a su cargo; y en general, para el desarrollo de sus propias actividades y funciones;

Tercero.- Que la organización política administrativa del Distrito Federal atenderá entre otros principios estratégicos, a la planeación y ordenamiento del desarrollo territorial, económico y social de la Ciudad, que considere la óptica integral de la capital con las peculiaridades de las demarcaciones territoriales;

Cuarto.- Que de conformidad con la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial del Distrito Federal, tiene por objeto mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, a través de la planeación del funcionamiento ordenado y regular de los servicios públicos que permitan a los habitantes del Distrito Federal ejercer su derecho a una vida segura, productiva y sana;

Quinto.- Que la planeación del desarrollo urbano y equipamiento del Distrito Federal, se llevan a cabo de conformidad con el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial el 8 de noviembre de 2007, así como en atención al Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Tláhuac, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 25 de septiembre de 2008;

Sexto.- Que en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 se determina como un eje programático el denominado "Nuevo Orden Urbano: Servicios Eficientes y Calidad de Vida, para Todos" el cual al igual que los restantes 6 ejes, establece que el desarrollo de la vida pública en el espacio urbano de la Ciudad es una perspectiva dirigida a restituir a la sociedad de los espacios públicos, mejorar la calidad de los servicios, en particular del transporte público para ampliar su capacidad y calidad, estableciendo como uno de sus objetivos específicos el de ampliar y mejorar el Sistema de Transporte Colectivo;

Séptimo.- Que de conformidad a la Ley de Expropiación, es causa de utilidad pública la construcción de obras de infraestructura pública y la prestación de servicios públicos, que requieran de bienes inmuebles y sus mejoras, derivada de concesión, de contrato o de cualquier acto jurídico celebrado en términos de las disposiciones legales aplicables;

Así mismo, en términos de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, se considera de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente a la Administración Pública, ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados.

Octavo.- Que con motivo de la decisión del Gobierno del Distrito Federal para construir la Línea 12 del Metro, el Sistema de Transporte Colectivo solicitó a esta Secretaría de Gobierno mediante oficio No. DG/000099/10, se determinara la utilidad pública del inmueble con superficie de 488.88 m² de terreno y 336.58 m² de construcción, ubicado en Avenida Tláhuac número 5843, Lote 03, manzana 06, Colonia Miguel Hidalgo, actualmente conocido como Avenida Tláhuac No. 5843, Barrio Santa Ana Poniente, Delegación Tláhuac en esta ciudad, con las siguientes medidas y colindancias:

Plano TH - 164**Polígono 2**

Partiendo del vértice No. 8 al vértice No. 9 en línea recta de 2.76 m. y rumbo S 56° 52' 08" E, con Polígono 1; del vértice No. 9 al vértice No. 10 en línea recta de 4.08 m. y rumbo S 55° 44' 33" E, con Polígono 1; del vértice No. 10 al vértice No. 11 en línea recta de 4.08 m. y rumbo S 54° 37' 40" E, con Polígono 1; del vértice No. 11 al vértice No. 2 en línea recta de 3.74 m. y rumbo S 53° 30' 48" E, con Polígono 1, del vértice No. 2 al vértice No. 3 en línea recta de 28.85 m. y rumbo S 08° 19' 06" E, con predio Cuenta Catastral 057 - 190 - 24; del vértice No. 3 al vértice No. 12 en línea recta de 1.25 m. y rumbo N 46° 41' 42" W, con Polígono 1; del vértice No. 12 al vértice No. 13 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 47° 49' 44" W, con Polígono 1; del vértice No. 13 al vértice No. 14 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 48° 58' 24" W, con Polígono 1; del vértice No. 14 al vértice No. 15 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 50° 06' 06" W, con Polígono 1; del vértice No. 15 al vértice No. 16 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 51° 14' 23" W, con Polígono 1; del vértice No. 16 al vértice No. 17 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 52° 22' 51" W, con Polígono 1; del vértice No. 17 al vértice No. 18 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 53° 30' 52" W, con Polígono 1; del vértice No. 18 al vértice No. 19 en línea recta de 3.78 m. y rumbo N 54° 39' 04" W, con Polígono 1; del vértice No. 19 al vértice No. 6 en línea recta de 1.37 m. y rumbo N 55° 47' 28" W, con Polígono 1; del vértice No. 6 al vértice No. 7 en línea recta de 16.25 m. y rumbo N 07° 59' 32" W, con predio Cuenta Catastral 057 - 190- 22; del vértice No. 7 al vértice No. 8 en línea recta de 9.11 m. y rumbo N 72° 54' 14" E, con Avenida Tláhuac; llegando en este vértice al punto de partida y cierre de la poligonal envolvente.

Noveno.- Que el Sistema de Transporte Colectivo justifica su solicitud aludiendo a que derivado de diversos estudios realizados por el Gobierno del Distrito Federal, se determinó que la nueva Línea 12 del Metro presenta una alta rentabilidad social en virtud de que abarcará zonas carentes de esta clase de servicio público de transporte masivo y cuya población en su mayoría presenta altos índices de carencias económicas y urbanas, asimismo, la operación de la nueva Línea del Metro contribuirá a la reducción de emisiones de gases contaminantes, al ahorro del tiempo en el traslado de los habitantes de las zonas por donde transitará la Línea 12 así como a reducir los costos de traslado, la mejora del tránsito de la zona de influencia, entre otros beneficios.

Décimo.- Que dicho organismo refiere que de los análisis de factibilidad técnica de la línea 12 llevados a cabo en el tramo correspondiente a la Avenida Tláhuac, se derivaron dos alternativas de solución constructiva, una en subterráneo y otra en elevado, concluyéndose que esta última tiene mayores ventajas financieras al reducirse el tiempo de ejecución de las obras, de carácter técnico y de impacto social, además de que se evitará el cierre total de la Avenida Tláhuac durante los trabajos.

Décimo Primero.- Que así mismo, el Sistema de Transporte Colectivo expresa que en el tramo comprendido entre lo que será la estación Zapotitlán y la estación Nopalera, es necesario contar, en el proyecto de trazo, por requerimiento técnico de los trenes, con un radio de curvatura de 200 m² como mínimo y en el proyecto de gálbos un ancho de cajón de 9.30 metros más un sobre ancho de seguridad durante la operación, emergencias y mantenimiento de 5.00 metros a cada lado, resultando que se requiere de un área de 19.30 metros, por lo que, considerando las condiciones urbanas existentes, así como la presencia de infraestructura vial con una traza irregular y ubicación de construcciones que interfieren con la trayectoria de la Línea, se requiere de una superficie de 488.88 m² de terreno y de 336.58 m² de construcción correspondiente al predio ubicado en Avenida Tláhuac No. 5843.

Décimo Segundo.- Que el Comité del Patrimonio Inmobiliario en su Décima Sexta sesión ordinaria (16/2009) de 20 de agosto de 2009, dictaminó procedente se inicien los trámites para la adquisición por vías de derecho público o privado de los predios e inmuebles necesarios y suficientes a lo largo del trazo de la Línea 12 del Metro, y

Décimo Tercero.- Que derivado de lo anterior y de las constancias existentes en el expediente técnico de expropiación, se llega a la conclusión de que el inmueble antes citado, constituye un inmueble idóneo para utilizarlo en la construcción del tramo elevado entre la estación Zapotitlán y la estación Nopalera, de la línea 12 del Metro.

Por lo expuesto y de conformidad con las atribuciones conferidas a la Secretaría de Gobierno, he tenido a bien expedir la siguiente:

DETERMINACION

UNICA.- Se determina como caso de utilidad pública la obra de construcción y el funcionamiento del tramo elevado de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo, en el inmueble señalado en el considerando Octavo de este instrumento, a fin de satisfacer las necesidades de transporte público masivo de los habitantes del Distrito Federal.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a 8 de marzo de 2010.- El Secretario de Gobierno del Distrito Federal, **José Angel Avila Pérez.-** Rúbrica.

(R.- 303951)