

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL  
IV LEGISLATURA  
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



**SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO**

**Comisión de Transporte y Vialidad**  
*Lic. Sergio Aníbal Martínez Sánchez,*  
*Director General de Planeación y Vialidad*  
*de la Secretaría de Transporte y Vialidad.*  
**Mesa de Trabajo**

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Salón “Luis Donaldo Colosio”**

**29 de febrero de 2008**

---

**EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.-** Muy buenos días a todas y a todos.

Vamos a dar inicio a esta mesa de trabajo de la Comisión de Transporte y Vialidad, con la presencia del Director General de Planeación y Vialidad de la Secretaría de Transportes y Vialidad, licenciado Sergio Aníbal Martínez Sánchez.

Bienvenido, licenciado; funcionarias y funcionarios que lo acompañan.

Esta Comisión ha venido realizando una serie de mesas de trabajo con funcionarios del Gobierno de la Ciudad a efecto de conocer cómo se está avanzando en materia de vialidad y de transporte, de movilidad.

Usted sabe que este ha sido un tema primordial prioritario para el Gobierno de la Ciudad y también para la Asamblea Legislativa. Ha habido avances que no se daban o no se dieron, mejor dicho, en los últimos dos sexenios.

De manera tal que estamos muy interesados en conocer todo lo que están haciendo ustedes, lo que han planeado, lo que están proyectando hacer, a efecto de poder también desde la Asamblea Legislativa, particularmente desde la Comisión de Transporte y Vialidad, pues tomar decisiones y fijar postura en cuanto a la actividad que realiza el Gobierno de la Ciudad.

Tenemos asuntos complicados como el de Hueyatlaco y otros más, y la idea es obtener información e intercambiar puntos de vista para poder generar una sinergia en beneficio de la Capital del país y de sus ciudadanos.

De manera tal que le vamos a dar la palabra para que haga una primera exposición, habría preguntas, respuestas. No es una comparecencia, entonces no tenemos por qué seguir esa formalidad que se da en las comparecencias, puede haber preguntas.

Bienvenido nuevamente y tiene usted la palabra.

**EL C. LIC. SERGIO ANÍBAL MARTÍNEZ SÁNCHEZ.-** Gracias.

Buenos días, diputados.

Ante todo, muchas gracias por la oportunidad de compartir con nosotros esta mesa de trabajo en la que me pide el Secretario Armando Quintero les envíe un cordial saludo y aprovecha la ocasión también para patentizarles el coadyuvar en los trabajos de esta honorable Comisión.

Procedo a agotar la agenda que amablemente me fue planteada y paso a agotar los temas.

Diputado Tomás Pliego Calvo, Presidente de la Comisión de Transporte de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal; diputados integrantes de la Comisión de Transporte de esta misma Asamblea, en atención a su amable invitación a la mesa de trabajo relativa a los estudios de impacto urbano, ambiental y vial del ferrocarril suburbano y de las obras que se encuentran en proceso y las

proyectadas para este año en la zona metropolitana del Valle de México, me permito proceder, con su venia, a exponer ante ustedes lo siguiente.

En el año de 2003 el Gobierno Federal dio a conocer el proyecto del ferrocarril suburbano en su línea número 1, que comprende el tramo Cuautitlán-Buena Vista, consistente en ofrecer un servicio ferroviario de transporte de pasajeros masivo, seguro, competitivo y eficiente, con el fin de mejorar el bienestar social de los habitantes de la zona metropolitana del Valle de México.

Este transporte tendría que ahorrar tiempo, contribuir a la solución del congestionamiento vial, combatir la contaminación ambiental y el excesivo consumo de energéticos, además de coadyuvar en la conducción que facilite la viabilidad y la realización del desarrollo urbano en la zona metropolitana del Valle de México.

Para tal efecto, el 10 de enero de 2004 se suscribió entre los Gobiernos Federal y del Distrito Federal un convenio específico de ejecución que celebraron por una parte el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y por la otra, el Organismo Ejecutivo Local del Distrito Federal, que tenía por objeto el formular e interpretar las acciones para el proyecto del ferrocarril suburbano.

En el convenio antes referido, se establecieron responsabilidades y competencias, correspondiendo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de su Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, la realización del proyecto físicamente.

A la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal le correspondió la coordinación institucional mediante la cual deberían de canalizarse todas las comunicaciones oficiales entre ambos gobiernos.

Para dar cumplimiento a este convenio, se suscribió un grupo de trabajo estructurado por varias dependencias involucradas en el proyecto, tales como la Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal de SCT, la Dirección General de Carreteras de SCT, la Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México del Gobierno del

Distrito Federal, la Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del Distrito Federal, la Delegación Cuauhtémoc, la Delegación Azcapotzalco, la Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Distrito Federal y la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal.

A la fecha se ha sesionado en reuniones semanales 187 veces, con el fin de dar seguimiento, vigilancia y evaluación de todos los aspectos inherentes a la construcción del ferrocarril suburbano, proceso en el cual se han revisado proyectos ejecutivos, se ha medido el avance de las obras, atendiendo los aspectos de diseño, operación e incorporando la elaboración de programas de desvío para la ejecución de la obra y tránsito local.

Cabe destacar que se implementó de manera permanente el seguimiento y atención a la problemática vecinal generada por las obras, encabezada por la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal y de las demarcaciones políticas involucradas.

Es pertinente aclarar que derivado de las reuniones del grupo e coordinación, se pudieron establecer por parte del Gobierno Federal las condiciones y requisitos que garantizaron la calidad de la obra, la protección y la seguridad de los habitantes que colindan en ella, mismos que se integraron a sus bases de licitación que fueron acatadas por los ganadores de la concesión en los diversos frentes de trabajo.

Como resultado de estas mesas de trabajo antes mencionadas, se determinaron medidas de mitigación que fueron contenidas en el dictamen de impacto urbano que debidamente autorizado por el Gobierno del Distrito Federal, en donde se establecieron las medidas de mitigación que compensarían los efectos negativos por la construcción del ferrocarril suburbano.

Así pues que en materia de vialidad las medidas de mitigación que correspondieron a la estación de Buenavista, fueron las siguientes:

- 1.- Construcción de un puente vehicular Ricardo Flores Magón.

2.- Construcción del deprimido en la intersección de Eulalia Guzmán, Pino y Ciprés.

3.- Construcción del Paso Peatonal Eulalia Guzmán y Pino.

4.-

5.- Construcción del paso peatonal Eulalia Guzmán-Ciprés.

6.- Adecuación del trazo geométrico vial a lo largo de toda la vía ya existente y el aprovechamiento de ese mismo derecho.

7.- Construcción de Puentes en las ramas 40, 50, 80 y 120, laterales en Circuito Interior y avenida Jardín.

8.- Construcción de dos pasos peatonales.

Estas fueron las medidas de mitigación que se le obligó al Gobierno Federal y a su concesionaria cumplir con motivo de la construcción del ferrocarril suburbano.

Adicionalmente a este proyecto, se proyectó la construcción de un centro comercial dentro de las instalaciones Buenavista, que también requirió su propia autorización de impacto urbano e impacto ambiental.

Para este centro comercial se determinaron las siguientes medidas de mitigación compensatoria a los efectos negativos que ellas generan durante en la construcción y operación de las mismas.

Para el centro comercial se solicitó la construcción de un puente peatonal sobre la avenida Insurgentes Norte.

Para la corrección geométrica también en la avenida Insurgentes Norte y Sur y el Eje 1 Norte.

Una nueva calle lateral de desfogue en el interior del predio a la estación que sirva de canal de desaceleración para incorporar al centro comercial.

Un retorno vial de bajo puente en Insurgentes.

Aquí también un impacto en las dos estaciones que corresponden en el trazo del Tren Suburbano en el ámbito del territorio del Distrito Federal, corresponde también a la estación Fortuna del Metro.

Para esta estación se solicitaron fueron aprobadas y propuestas a la concesionaria la construcción de un puente vehicular en la calle Poniente 128 sobre el Eje 4 Norte.

También se le solicitó la construcción e implementación de dos paraderos en el oriente y en el poniente de la estación Fortuna.

También se solicitó la construcción de una pasarela subterránea de 300 metros lineales hacia la estación de Ferrería del Metro para conectar los dos sistemas modales, tanto el ferrocarril suburbano como al Metro de la Ciudad de México.

Construcción de una pasarela elevada para comunicar la avenida Ceilán.

Dos puentes peatonales en la avenida Ceilán y calzada Azcapotzalco.

Estos son básicamente la mayoría de medidas de mitigación que con motivo de la construcción del ferrocarril suburbano ha sido necesario que el Gobierno Federal y a través de su concesionaria, invierta en estos efectos negativos que durante la construcción y en su operación requiere este tren Suburbano.

¿Qué ha pasado a la fecha después de casi 3 años de construcción de este ferrocarril suburbano? Hemos pedido en el informe semanal que tenemos celebrado todas las instancias del Gobierno del Distrito Federal con el Gobierno Federal el estatus de cuál es el avance de las obras y en el último informe nos están dando a conocer lo siguiente:

Para el programa de terminación que se tiene programado en los próximos meses se tiene que ya se encuentra en operación los siguientes puentes: el puente de Pino, la Rama 40, la Rama 50, la Rama 80 y el deprimido de Eulalia Guzmán. Se proyecta que para el mes de marzo de 2008 la conclusión total del puente vehicular Ciprés y para el mes de abril tiene proyectado el término del puente Flores Magón.

Un problema que hemos insistido mucho y que los vecinos del área de influencia de la obra ha sido el recalcar la seguridad en los puentes peatonales definitivos, y los cuales han sido prometidos para el mes de junio y julio respectivamente, quedando pendiente en la estación Fortuna el inicio de los trabajos de la construcción del puente del Eje 4 Norte.

Este es básicamente el estatus que guarda la construcción del ferrocarril suburbano, que en su primera etapa a partir del mes de abril va iniciar operaciones según informaban a la Secretaría de Transportes y Vialidad en reciente gira de trabajo que emprendió nuestro Secretario para conocer los pormenores y los detalles de la operación de este sistema.

Este ferrocarril suburbano va a representar un detonador urbano en la zona, dado que en su primer año de operación en este año 2008 comenzará con la integración de 46 mil pasajeros diarios, en su segundo año de operación llegará a 95 mil y en su etapa total y pleno dentro de tres años tendrá que llevar un total de 130 mil usuarios diarios. Esto significa que la ciudad debe de estar preparada con todo el equipamiento urbano para poder dar cabida a tal cantidad de gente que se integra a la producción en la Ciudad de México o viceversa, que regresa a sus lugares de descanso y vivienda.

Es muy importante lo que va a suceder en términos urbanos con la construcción del ferrocarril suburbanos y que forma parte de toda una serie de accesos hacia la periferia, que ha propuesto tanto el Fondo Metropolitano como los gobiernos que conforman esta metrópoli.

De tal manera que la ciudad con estas medidas de mitigación que están en curso, y que algunas ya están en operación, tendremos la oportunidad de dar mejor servicio a los usuarios de estos servicios, de conectar fehacientemente y colocar una comodidad que merecen los usuarios de estos sistemas, esto junto con las obras de carácter metropolitano conformarán elevar la calidad de los servicios de transporte público, que es otro de los puntos que esta honorable Comisión me hizo amablemente la invitación de compartir con ustedes en esta mesa de trabajo, que tiene que ver mucho con las obras que el Gobierno del Distrito Federal a través de

esta Comisión Metropolitana y con recursos de este Fondo Metropolitano está llevando a cabo para abordar el problema metropolitano de movilidad en la región.

Así es que con respecto a las obras que se encuentran en proceso para el presente año en la Zona Metropolitana y que coordina junto con autoridades del Estado de México nuestra Subsecretaría de Asuntos Metropolitanos, de la cual la Secretaría de Desarrollo Urbano a través de esta Dirección General colabora directamente en el seguimiento y propuestas de estos trabajos, me permito comunicarles que de acuerdo con los proyectos presentados por los gobiernos y entidades que conforman este fondo, las obras que se tienen programas para este año y que se ha iniciado en este periodo 2007-2008 son las siguientes:

- 1.- Distribuidor vial Zaragoza-Los Reyes, en la terminación del puente de La Concordia, con la modernización del distribuidor vial existente en Zaragoza- Texcoco.
- 2.- Construcción del puente vehicular Los Reyes- Texcoco.
- 3.- Construcción del Distribuidor Vial en la Calle 7 en la avenida Bordo de Xochiaca en los límites del Municipio de Nezahualcóyotl.

Rehabilitación de vialidades del Sistema del Tren Suburbano Buena Vista Cuatitlán, que tiene que ver con el ordenamiento de muchas de las vialidades en las cuales quedaron con problemas de accesibilidad o problemas de adecuaciones geométricas, como el caso del Mercado Bugambilia, como el caso de la pasarela en el Metro Fortuna y que tiene que ver con los inconvenientes que algunos vecinos han manifestado y que finalmente va a tener su adaptación para que todo mundo tenga accesibilidad y buena disposición de movilidad en la zona.

También tenemos la construcción de una Gasa de incorporación en la avenida Gran Canal y Anillo Periférico, la construcción del Anillo Periférico Arco Norte y la avenida Centenario también está prevista dentro de los proyectos de esta Comisión Metropolitana. Está también básicamente el continuar con obras iniciadas en el 2007.

Como se ha podido apreciar, señores legisladores, la información que antes hemos relatado, se ubica en el marco del cumplimiento de los convenios suscritos, atendiendo las acciones que presenten mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes de la zona metropolitana.

La Secretaría de Transportes y Vialidad a través de la Dirección General de Planeación y Vialidad, seguirá coadyuvando y apuntando en soluciones tendientes a resolver los problemas de movilidad en nuestra urbe.

De tal manera que esta es una semblanza muy general de lo que actualmente está sucediendo en la ciudad, en el cambio y en el acento que nuestro Jefe de Gobierno ha impulsado tanto en el transporte público, como en el mantenimiento de la infraestructura y en el mejoramiento de las vialidades existentes.

Eso es básicamente lo que yo podría compartir con ustedes y sigo a sus órdenes.

Muchas gracias por la atención.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchísimas gracias, licenciado.

Es una información importante la que nos da, particularmente sobre las obras del Tren Suburbano, que en un momento más podremos comentar en detalle.

Nos gustaría, si es tan amable, de manera muy general y concreta, pudiera usted especificar las obras que están en proceso y proyectadas en la zona metropolitana, en la zona del Distrito Federal en materia de vialidades, proyectos de vialidad, todos estos puentes, todos estos proyectos que se han dado a conocer y que son materia de comentario; porque la mesa de trabajo tiene el objetivo de darle seguimiento a todos estos proyectos, uno de ellos es el Tren Suburbano.

**EL C. ARQ. SERGIO ANIBAL MARTÍNEZ SÁNCHEZ.-** Básicamente lo que la Secretaría de Transportes y Vialidad está proponiendo y desde el año pasado fue solicitada a la Comisión Metropolitana, es una bolsa de proyectos tendiente por ejemplo a resolver las vialidades del norte y el poniente del Distrito Federal, que tienen que ver mucho con la zona de Santa Fe, que tiene que ver con el norte del Distrito Federal y también caso muy concreto con la Barranca de Hueyetlaco, ahí

nosotros estaremos en posibilidades de buscar una alternativa urbana que conecte o que pueda dar de manera lógica, práctica y con suficiencia en la capacidad vial de la red de infraestructura del Distrito Federal, que todavía no tenemos; es decir, todavía en la zona hace falta mucho por hacer y en la cual estamos revisando dentro de esta bolsa de proyectos que fue autorizado por la Comisión Metropolitana, el apuntar directamente proyectos que integren estas soluciones metropolitanas.

Ya cualquier aspecto vial que toque estas zonas, definitivamente tiene el carácter de correlación entre las dos zonas que conforman esta metrópoli.

De tal suerte que nosotros tenemos propuesto y está a punto de ser aprobado de los recursos para terminar con nuestro proyecto de las vialidades del norte y el poniente del Distrito Federal, esto tiene que ver con mucho de lo que ya se está haciendo ahorita, con el Eje 5 Poniente, con el las adecuaciones viales que se están llevando a cabo sobre la avenida Constituyentes, que tendrán que ver con los puentes planteados.

En los Poetas crear por fin el círculo de par vial en la zona que libere mucho de la zona de Santa Fe que actualmente padece grandes demoras y congestionamiento vial están ya en marcha tanto en obra como en proyectos ejecutivos cosas muy puntuales como las que les hablo de las vialidades del poniente del Distrito Federal, ahí ya emprendimos y ya ustedes han visto este carácter de obras bianuales en donde hay ya todo un operativo para poder recibir esta carga y buscar alternativas de conexión con el tráfico metropolitano.

Tiene que ver esto con la movilidad, con mejorar los actuales canales de infraestructura y que es posible que en un futuro, cuando menos en el próximo año, terminemos proyectos ejecutivos y la obra pueda concretarse a partir de su licitación en el próximo ejercicio. Son lo que concretamente podríamos nosotros como Secretaría de Transporte, nos corresponde el análisis de estas vialidades, el llevar a cabo estos proyectos ejecutivos que den una solución a largo plazo y que no solamente trasladen un problema de un punto a otro.

Es nuestra atribución, la Secretaría de Obras corporiza estas soluciones y la Secretaría de Seguridad Pública opera ya estas vialidades. Es como está organizado la resolución de los conflictos de vialidad, pero hemos puesto mucho el acento en las vialidades del poniente, que se está dando de manera integral esta solución para que en un solo proyecto integral en los próximos 20 años, superemos todos estos grandes congestionamientos que se están dando en la zona.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchísimas gracias. Le voy a pedir al Secretario de esta Comisión, diputado Jacobo Bonilla Cedillo, se sirva conducir esta mesa de trabajo, por favor.

**EL C. SECRETARIO.-** Muy bien. Lo que sigue es, si algún diputado tiene alguna pregunta, algún elemento qué comentar al licenciado Sergio. ¿Alguien tiene algún comentario para anotarlo?

El diputado Tomás y después seguiría yo.

**EL C. DIPUTADO TOMAS PLIEGO CALVO.-** Es primera vez que tenemos una reunión con la Dirección General bajo su responsabilidad, realmente nos hemos centrado en lo que tiene que ver con transporte concesionado, con el propio Secretario aquí en comparecencias, mesas de trabajo, temas que son mucho más inmediatos y también complejos por supuesto.

El área bajo su responsabilidad tiene en sus manos la planeación en materia de vialidad de la Ciudad de México y el panorama que nos da usted en este momento es general, es importante, seguramente nos va a ser de gran utilidad, pero me parece que sí sería importante primero que no fuera la primera mesa de trabajo, que pudiéramos tener otras mesas de trabajo para en detalle ir conociendo cómo está planeando el gobierno la transformación y/o modificación de las vialidades en el Distrito Federal.

Si bien es cierto que ha habido una inversión fuerte en materia de transporte masivo, en el caso de los metrobuses por ejemplo, la línea 12 del Metro, pues en esta ciudad siempre habrá miles y miles de coches.

Si llegáramos a tener o si llegamos a tener un transporte público masivo, eficiente, limpio y seguro, que entiendo esa es la meta, seguramente mucha gente va a dejar de utilizar su vehículo y eso sería importante, pero coches siempre va a haber en esta ciudad, muchos coches, eso va a suceder, está sucediendo.

Cómo están planeando ustedes, por ejemplo este asunto del embudo que se genera de la carretera de Cuernavaca-Cuota hacia México, ese puente que está ahí, que están haciendo, ya se supo que hubo que cerrar el arroyo vehicular para colocar las ballenas, en fin, son cosas que pasan, son obras en beneficio de la ciudad y bueno toda obra trae alguna molestia.

¿Pero qué otros proyectos podemos nosotros conocer? Se habla de algunos túneles, por ejemplo el túnel que estaría corriendo del Auditorio a Santa Fe y algunos otros más; está el asunto del Circuito Interior y los si no mal recuerdo 25 puentes, 16 puentes, que se están planeando, que ya el Gobierno de la Ciudad lo dio a conocer, en fin.

¿De qué manera están ustedes visualizando todos estos retos, todas estas metas y de qué manera se logra compaginar lo que ustedes hacen con la realidad? La realidad es el aterrizar estas obras, el implementarlas, toda la parte también que a nosotros nos interesa mucho de la atención a la ciudadanía.

Hemos visto algunas obras, no voy a poner ejemplos, pero hemos visto algunas obras de mediana o mayor magnitud que sí han generado mucha molestia en los vecinos, sobre todo porque no se les informa a tiempo, porque no se habla con ellos, no es que estén en contra de las obras, sino que no se les informe y de repente llegue un trascabo y abra un hoyo frente a su casa y la gente dice, "pues qué pasó, qué van a hacer". Yo creo que esa parte nos interesa mucho.

Obviamente ustedes como una Dirección General de una Secretaría reciben instrucciones, pero cómo están viendo ustedes en general, siguiendo esta línea de proyectos de obras a la ciudad para finales del sexenio, o sea, hacia dónde vamos, más túneles, más puentes, más segundos pisos.

¿Cómo vamos a resolver todo este asunto que en principio ha avanzado de manera correcta de los cruces inteligentes como el que está en el Eje 6, si no mal recuerdo, e Insurgentes, ahí donde está el Cine Manacar?

¿Cómo están planeando o pensando ustedes todo esto a futuro?

Porque ciertamente la ciudad se puede mover mejor si tenemos vialidades modernas, eficientes, semáforos inteligentes, hay semáforos que se cuelgan muchísimo, yo sé que eso no depende de usted, en parte, porque el flujo vehicular de las avenidas sí es una medición que seguramente tienen ustedes, en fin.

¿Qué coordinación hay con la Secretaría de Seguridad Pública, que es la que sí está manejando el asunto del control vehicular, me refiero a los flujos?

Por ejemplo, se habla ahora de que estas grandes avenidas serán de flujo y contraflujo, de contraflujos, viabilidades reversibles, como es el caso aquí de Río de la Loza, que de 6 de la mañana a 10 de la mañana corre en dos sentidos, en ambos sentidos.

¿Cómo están viendo ustedes esto?

Porque ciertamente el Gobierno de la Ciudad ha estado muy activo en esto, de repente nos enteramos que se va a construir esto, en fin, qué bueno, pero nosotros sí quisiéramos saber por dónde van, hacia dónde camina todo esto.

Muchas gracias.

**EL C. LIC. SERGIO ANÍBAL MARTÍNEZ SÁNCHEZ.-** Gracias, diputado.

Mire, básicamente lo que nos corresponde a nosotros efectivamente es la etapa de planeación y de concepción y resolución conceptual de muchos de los problemas que padece la ciudad.

¿Cómo estamos nosotros abordando? A través de la integración del Programa Integral de Transporte y Vialidad 2008-2012, donde nos estamos planteando a dónde estamos y hacia dónde queremos llegar al final de esta administración.

Hemos visto que el acento en las grandes ciudades, en las megaciudades como la de nosotros, está contribuyendo gran replanteamiento en cuanto al transporte masivo y a la recuperación de la infraestructura de la vialidad.

Hoy contamos ya, y esto incluso ustedes, esta Comisión de ha hecho partícipe de los conocimientos de la encuesta origen destino, de la encuesta que se convierte en la columna vertebral de todas las políticas públicas en materia de transporte y de vialidad, en el que como han sabido ustedes, desde hace 14 años no se replanteaba dónde están las nuevas centralidades, dónde se está usando determinado tipo de transporte, dónde es el mayor flujo y tránsito de personas y hacia dónde y cuáles son los motivos de viaje.

Hoy ya tenemos la encuesta origen destino, que tardó un año en preparar el INEGI, y hoy tenemos datos y estamos calibrando esta información que ya es muy valiosa para efectos de planeación y que se convierte en una herramienta básica para dictar o adivinar o no adivinar sino clarificar muchas de las tendencias y de los conflictos que tenemos dentro de nuestra ciudad en materia de vialidad.

Tenemos inventariados más de 350 conflictos viales en toda la ciudad, de los cuales tienen que ver mucho con la movilidad, con el congestionamiento, con la desorganización y coordinación del tránsito.

A través del Programa de Transporte Sustentable 2008, que también ha propuesto el Jefe de Gobierno y que tiene que ver con la ampliación y la capacidad y la calidad del transporte público a través del recambio y la construcción de las 10 líneas de metrobús en esta metrópoli, en esta ciudad, tiene también que ver colateralmente con el mejoramiento de la infraestructura.

Actualmente nosotros disponemos de cerca de 10 mil 200 kilómetros de vialidades, de los cuales 9 mil 500 son vialidades secundarias, el resto son vialidades primarias, que es donde se está poniendo el acento en perfectamente terminar los proyectos que históricamente eran incompletos.

De tal suerte que el Circuito Interior va a ser Circuito Interior verdaderamente, se van a completar 8 de los 16 puentes este año, que son necesarios, para dar una continuidad para que sirva como anillo distribuidor y que pueda terminar con los

grandes congestionamientos que hay hacia el oriente, en donde tiene que parar para interceptarse con algunas otras avenidas.

Esto es restituir la columna vertebral del sistema de movilidad en la ciudad y también junto con la Comisión Metropolitana, a través de estos trabajos, se va a terminar la parte de Periférico Arco Norte, en donde está la propuesta precisamente junto con autoridades del Estado de México, de crear ya una movilidad periférica y hacia adentro de este anillo interior de la ciudad central también revisar muchos de los ejes viales que actualmente ha cambiado su movilidad y que requiere un mejor equipamiento para comunicar, tanto con las nuevas rutas de Metrobús como buscar privilegiar las vialidades oriente poniente que es lo que nos está faltando en cuanto a movilidad.

Junto con ello se están revisando estos conflictos viales que yo hablaba, en el que estamos proponiendo tanto con las medidas de mitigación que contiene el artículo 319 del Código Financiero, en el que todos los promotores de inmuebles que requieran qué pagar sus medidas de mitigación son aplicadas directamente en esta solución de conflictos viales.

Hay proyectos que van a detonar sensiblemente el desarrollo urbano de esta ciudad y que tienen qué tener el componente de la solución de los problemas que genera. Va a haber grandes polos atractores de público, de servicios, nuevos centros de equipamiento educativo, de salud, que se convierten en imanes naturales de tráfico, y hemos visto dentro de la encuesta origen destino unos datos reveladores que más del 30 por ciento del parque vehicular se encuentra estacionado en vialidades que actualmente pudieran dar mayor movilidad y que se ha deteriorado mucho el nivel y la velocidad interna en esta ciudad que escasamente llegará entre 18 y 22 kilómetros por hora en los mejores de los casos y en algunos casos críticos tenemos hasta 4 kilómetros por hora.

El mejorar la movilidad y la velocidad interna a través de mejores sistemas. El Metrobús ha demostrado que está llevando una velocidad constante de 20 kilómetros por hora, muy por encima de muchos de los transportes, pero no solamente es la carga del Metrobús quien va a tener una mejor movilidad.

Estamos buscando desalentar también el uso del automóvil individual mejorando la calidad del transporte público. Es donde se está poniendo el acento.

De los 28 mil microbuses que se tienen inventariados y registrados en la Secretaría, ustedes han tenido ya conocimiento que se van a reconvertir más de 20 mil microbuses en miniautobuses porque van a ser con capacidades y con largos de 8, 10 y 12 metros y con mayor capacidad y eso nos dará mejor movilidad en la zona.

De entrada con la construcción de las 10 líneas de Metrobús, esperamos que al final de esta administración cuando menos 5 mil 500 microbuses queden fuera de servicio de esta chatarrización para poder mejorar la movilidad dentro de las vialidades.

Aumentar la capacidad de estacionamientos es otro de los programas que también tiene la Secretaría encomendado. Desde hace 15 años no se construyen estacionamientos públicos en esta ciudad con capacidad para solucionar en zonas congestionadas como la colonia Condesa, Polanco, Centro Histórico y Coyoacán, que son uno de los puntos más críticos, pero que estamos proponiendo con distintos sistemas alternativos de financiamiento el poder contribuir de manera integral a dos cosas: mejorar la vialidad disponible, mejorando la infraestructura vial.

Dos, sacando o buscando alternativas de estacionamiento para liberar zonas congestionadas y estableciendo sistemas de control también en coordinación con todo el gabinete del nuevo orden urbano, que tiene qué ver esto con la propuesta también de movilidad no motorizada de ciclovías, un proyecto también en el cual contribuimos nosotros directamente junto con la Secretaría de Medio Ambiente, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría de Obras y que todos conformamos el gabinete del nuevo orden urbano, que tiene qué ver precisamente con esta propuesta integral de movilidad en la ciudad.

No solamente ver el transporte como un ente aislado, sino como parte integral del desarrollo urbano de nuestra ciudad.

Son puntos muy específicos de lo que viene y de los contenidos de las metas que estamos proponiendo en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2008-2012 que próximamente será puesto a la consideración de esta Comisión y de la sociedad en general para que opine y sepamos hacia dónde vamos a llegar y qué vamos a obtener al final de esta administración, un mejoramiento sustancial en cuanto a la vialidad, a la resolución de los conflictos y que efectivamente cambiará mucho la fisonomía de cómo nos estamos transportando actualmente.

**EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.-** Yo tengo algunos comentarios muy breves que hacer.

Primero agradecer al licenciado Sergio que está aquí con nosotros, al equipo que trabaja con usted, me parece que es un muy buen ejercicio y que deberíamos hacerlo seguido, con toda la intención de ver cómo va trabajando la Secretaría de Obras o en qué delegaciones se va atrasando en las obras que ellos están haciendo en la gestión vial.

Yo entiendo que usted tiene la visión del Distrito Federal en su movilidad, en sus vialidades y estos 350 conflictos viales que nos ha comentado sería muy bueno en la medida de lo posible que nos pudiera hacer, dar algún disco o algún documento con esa información, no tan específica, con grandes planos o algo así, sino con algunos enunciados para que nosotros en el próximo año podamos incluirlo en algunas delegaciones que a lo mejor no las han visto o que por momentos podrían olvidarse.

Evidentemente creo que ésta área está muy vinculada con todo el trabajo que se hace en Obras y en la Secretaría de Seguridad Pública, sin embargo sí me parece muy importante, licenciado Sergio, que usted pueda poner el acento, tal y como lo hizo ya el diputado Tomás, en la difusión de las obras. Sí es terrible para los capitalinos que amanezcan con una calle cerrada o con que ya están haciendo alguna obra y no saben o no tienen alguna alternativa vial para esas obras.

Yo entiendo que deberíamos encargárselo más al amigo de Obras, porque finalmente él es el que sabe a qué hora y cuándo van a empezar a talar o tumbar la banqueta o hacer alguna obra en particular, sin embargo lo que sí me parece

que se puede hacer es que si ustedes ya tienen proyectadas las obras que se van a hacer desde ahorita se puede hacer un documento en el cual general se le avise a todas las colonias o a todas las afectaciones que van a haber para que en su momento los delegados hagan lo suyo, buscar esa información y ellos que sean los que la bajen. Yo sé que es algo relativamente complejo, pero poniendo un poco de énfasis en eso seguramente se puede lograr.

Ahora, hay un tema que es muy conflictivo, sobre todo porque está muy vinculado con alguno o algunos partidos políticos del Distrito Federal, que tiene que ver con el ambulante. Lo comento porque ustedes han hecho obras viales y el ambulante del sábado o del domingo o de algún día en la semana, la cola de un tianguis acaba estropeando una obra vial que ustedes hicieron, alguna adecuación vial que ustedes hicieron. El caso puede ser el de Las Águilas, en Álvaro Obregón, Granjas en Azcapotzalco, en fin, muchísimas obras que ustedes ya han hecho y que el ambulante acaba dando golpes de traición a estas obras viales.

Entonces, yo creo, licenciado Sergio, que si ustedes nos acerca algunos datos de cuáles son las obras que ustedes han hecho y que el ambulante acaba estropeando esas obras, nosotros podríamos hacer oficios atentos a los delegados para que ellos tomen cartas en el asunto y que lo podemos hacer de la mano.

También está el Eje Central, donde realmente la zona de Tepito aborda todo el carril que no está confinado, pero que es el carril confinado, lo abordan por completo haciendo que realmente los camiones tengan que pasarse hasta una segunda o tercera vía de regreso, lo cual está muy peligroso. Entonces, yo creo que son problemas muy difíciles pero que realmente sí el órgano de gobierno local del Distrito Federal junto con la Asamblea Legislativa podríamos hacer realmente trabajos importantes para liberar todas esas avenidas importantes que ya hoy día están siendo bloqueadas. Entonces, sobre estos temas quería yo tener alguna consideración de su parte.

Otro tema importante es la falta de señalización del Distrito Federal, sé que tampoco viene en la parte de sus atribuciones o como obligaciones, pero sé que

usted sabe cuáles son las que de mayor importancia tienen que estar señalizadas, hablo desde los lugares donde los vecinos se estacionan, vienen las grúas y se llevan los coches, por cierto con procedimientos un poco, imagino yo por el calor y por el tráfico hasta groseros, y también el capitalino irresponsable, todos nosotros estacionándonos donde no, y luego con la tendencia de algunos jefes delegacionales de pintar las banquetas de color amarillo porque se ve bonito, acaba generando un cruce terrible entre las grúas del Distrito Federal para saber dónde sí y dónde no nos podemos estacionar.

Hay muchas avenidas en las cuales son de dos o tres, de hecho, bueno, ahí tienen una ustedes, la de las Águilas que a la hora de que sube, hay amigos estacionados y eso estropea al 100 por ciento toda la obra vial de que ustedes hicieron ahí, pero posiblemente con señalamientos de horarios ahí te puedes estacionar de tal a tal hora, el vecino se levantará a las 5 ó 6 de la mañana para mover su coche a otro lugar, pero lo podrá dejar a ciertas horas para que se quede ahí su coche.

Yo creo que alguna señalización que usted pueda correr, me parece que sería Desarrollo Urbano la encargada de hacer las señalizaciones; bueno, pero que usted haga los oficios pertinentes para que nosotros apoyemos y realmente se pongan las pilas de hacernos la señalización de dónde estacionarnos o dónde no, algunos horarios, porque sé que ustedes tienen esta visión de todo el Distrito Federa de los puntos conflictivos.

Su opinión también sobre el Metrobús del Eje 4. La primera duda que yo tenía en su momento y como que no llamó mucho la atención del Director del Metrobús fue por qué quitar el Trolebús, si por ahí corre el Trolebús y meter Metrobús, pero finalmente ya no hubo respuesta pero sí están las obras; pero de repente el Metrobús pasa de ser un carril de dos, ya no recuerdo si de dos o tres carriles, pasa a una parte que es angosta, de tal manera que sólo hay un carril para metrobús y sólo un carril para el transporte privado.

Yo quisiera preguntarle, posiblemente no venía dentro de los temas de la agenda a lo mejor podríamos platicarlo en otro momento, sobre ¿Qué va a pasar en esos

lugares, finalmente hay gente que utiliza el coche, va a pasar por esa avenida que tiene dos carriles y se va a enfrentar a un embudo y lo van a rebajar a un solo carril; si hay algún proyecto especial de vialidad que exista alguna alternativa y el vehículo se pueda ir por otro lugar?

Como se puede dar cuenta son muchas preguntas, porque el tema es muy interesante, muy apasionante, es muy amplio.

Hay sitios de taxis que están sobre Tlalpan, por ejemplo y conviven felizmente piratas, bueno, hoy ya no piratas, hoy un proceso de placa, conviven taxis en una avenida principal donde no está permitido, salvo que ya no recorrí yo bien los ordenamientos, pero tengo entendido que no pueden haber en avenidas principales sitios o lanzaderas de microbús o de taxi, preguntarle si usted tiene alguna radiografía de algunos lugares en especial donde podríamos nosotros también buscar que algunos sitios de taxis se recorran, se muevan, unas dos o tres calles, que ellos hagan su comercialización con flechitas diciendo el sitio de taxi movido de tal a tal, a efecto de limpiar las avenidas principales.

Agradezco mucho su participación aquí y las respuestas que nos puedan dar en este momento y si no pues con gusto y después nos visitamos ahí en su oficina.

**EL C. ARQ. SERGIO ANIBAL MARTÍNEZ SÁNCHEZ.-** Cómo no, con todo gusto, diputado Bonilla.

¿Alguna otra pregunta o procedo a hacer los comentarios?

**EL C. PRESIDENTE.-** - Adelante.

**EL C. ARQ. SERGIO ANIBAL MARTÍNEZ SÁNCHEZ.-** Precisamente es muy apasionante los temas que se tocan en cuanto a la vialidad y a buscar. Precisamente sí hemos visto que parte del comercio informal invade vialidades que deberían de estar sirviendo para mejor servicio, para aumentar la capacidad, pero no solamente tiene que ver un asunto estrictamente vial, tiene que ver con un asunto económico de orden y de mucho más estructura que simplemente el invalidar algunos carriles de la vialidad.

Hemos ya buscado también algunas alternativas de ello. Pronto también habrá estas opciones. Como decíamos me interesaba a mí comentar en esta mesa de trabajo algo de los proyectos que también le hemos puesto mucho empeño, que son las vialidades reversibles.

Las vialidades reversibles funcionan en varias ciudades del mundo, en el que tiene que ver precisamente con aumentar la capacidad vial en distintas zonas y analizados los flujos de la encuesta origen destino, que sabemos cuáles serían las horas de mayor demanda y los sentidos de dirección, estamos proponiendo cuando menos 15 vialidades en las que entre las 7 de la mañana y 10 de la mañana pueden ir en un sentido para desahogar el tránsito como ustedes lo ven que ha sido con un éxito en la avenida Fray Servando.

En esta parte hemos ya localizado a partir del mes de junio viene una gran propuesta, porque se va a poner contracción del circuito y los 8 puentes del Circuito Interior básicamente hacia el oriente y va a requerir tener desvíos, de proponer rutas alternativas.

Ya no sólo basta con lo que normalmente los conductores le ponen al usuario, de que "Calle cerrada por obras, use vías alternas". ¿Pero cuáles son las vías alternas?, se pregunta el ciudadano común; ¿por dónde me voy; por dónde tengo la opción a recorrer si evito esta vialidad; cuál es mi alternativa? Normalmente ponemos un letrero que dice "Use vías alternas", pero no le decimos cuáles son en realidad.

¿Qué estamos haciendo en ejercicio en la Secretaría y ya lo estamos experimentando con el Eje 4 Sur? Poner cuáles son las vialidades locales congestionadas y cuáles son las alternativas, pero sólo el tiempo que va a ocupar en recorrer o llegar a su destino.

Si en el caso el de Xola, cuando estuvo en su punto más, en el Eje 4 Sur, más con una reducción de un carril como decía usted, diputado, dar una alternativa y nosotros ya estamos midiendo a una velocidad razonable, cuántos minutos haría buscando la alternativa hacia Obrero Mundial, para conectar con el Oriente en Plutarco Elías Calles o hacia el poniente, hacia Tacubaya.

Es lo que estamos ahora experimentando, que demos verdaderas vialidades alternas, pero con nombre y apellido y tiempo en el que van a hacer para evitar precisamente estos congestionamientos.

Es el ejercicio que ya iniciamos en el Eje 4 Sur y que depende de una coordinación junto con la Dirección General de Obras del Transporte que corresponde a la Secretaría de Obras, exigirle, en cada contrato de obra de infraestructura está obligado el constructor a poner todo el señalamiento preventivo y nosotros como Secretaría hacer un programa de desvíos.

Estamos yendo más allá en inventariar el tiempo de recorrido en evitarse dar un rodeo a la zona de obras, pero diciéndole por donde tiene que ir, no solamente haciéndole la recomendación de "Use vías alternas", sino use tal y tal vía alterna y usted se va a tardar tal tiempo en llegar a tal destino. Es lo que está sucediendo en muchas ciudades del mundo y queremos ahorita de manera incipiente implementarlo en nuestra ciudad, junto con las vialidades reversibles que van a ser necesariamente utilizadas con motivo del cierre de una gran parte sur del Circuito Interior.

Ahí estamos proponiendo esto que queremos que también se norme y que pueda estar inscrito dentro de la Ley de Obra Pública, que sea obligatorio el señalamiento y los desvíos inventariado con tiempo.

Actualmente solamente se sugiere dentro de la Ley de Obra Pública a los contratistas el tener señalamiento preventivo y señalamiento de cuidado en la obra, pero no es suficiente para una ciudad como la nuestra, tenemos que ir más adelante y prevenir muchos de los conflictos que ya estamos viviendo; de por sí vivimos en una ciudad muy vulnerable por muchas razones en términos urbanos y con estas inconvenientes de toda obra, en una ciudad lo permanente es el cambio, es el mejoramiento de la infraestructura, no se puede acabar por decreto con la obra, hay que mantenerla, hay que mejorarla y es indispensable dar alternativas concretas.

En cuanto a la señalización efectivamente, a nosotros nos corresponde una parte muy importante de señalar y de revisar sentidos de la circulación en coordinación

con la Dirección General de Servicios Urbanos, que es quien pone precisamente esta señalización físicamente, pero que nosotros inventariamos, estudiamos y proponemos tanto su diseño.

Nos han por ejemplo preguntado y que es un programa que hicimos en conjunto con servicios urbanos, qué significaban esos círculos en grandes cruces y toda la gente se preguntaba: ¿De qué sirven o va a haber algún espectáculo o hay algún evento próximo a realizarse?

Simplemente son señales urbanas que nosotros hemos propuesto para inventariar en este caso los primeros 120 conflictos donde suceden los mayores accidentes, tanto de atropellamiento como de encontronazos entre autos.

Ese es un acento que estamos poniendo para poder, junto con señalamiento horizontal y vertical, que está próximo a concluirse, porque se hizo la parte del señalamiento con vialetas, que también tienden a mejorar porque lo que buscamos y donde se da mayor conflicto de choques y atropellamientos es en la noche, a través de vialetas autorreflejantes que con el simple, con la luz de los propios autos ilumine cuál es el circuito muy peligroso y en donde se tienen inventariados el mayor número de accidentes.

Ese es el propósito por ejemplo de estos señalamientos y que con las ayudas visuales de prevención esperamos bajar sensiblemente estos señalamientos.

Una parte muy importante que está también en discusión y que debe ser revisada tanto en el Reglamento de Construcciones como en la Ley de Obra Pública, esta señalización de infraestructura que le hace falta mucho a esta ciudad. Sí nos hace falta el poder buscar una mejor señalización, muchos somos extranjeros en nuestra propia ciudad y no conocemos debidamente cuáles son los puntos.

Yo estoy proponiendo que modifiquemos el Reglamento de Construcciones para poder señalar, como en otras Capitales del mundo, a nivel de minutos y de distancias caminables mucho del equipamiento que se puede dar a través del señalamiento tanto vial como peatonal en esta ciudad.

Lo que decía usted en cuanto a los sitios de taxis sobre las vialidades primarias, principalmente sobre Tlalpan, quizá una de las tareas muy importantes que tenga que intervenir esta Comisión de Transporte y Vialidad, sería en lo relativo a buscar nuevos espacios para taxis.

En la Secretaría estamos experimentando y estamos proponiendo que haya paradas definidas para el transporte de taxi. Es decir, que no se conviertan, ya estuvo por aquí mi compañero Víctor Ramírez, Director del Taxi, en el que hay una propuesta que estamos trabajando conjuntamente para que haya no solamente los sitios autorizados, sino que se atomice estos sitios que son muy disputados, quitarles ese valor que actualmente detentan por el número de usuarios que van hacia ellos, sino que suceda como en grandes Capitales, en donde cada determinado kilómetro tenemos no un sitio exclusivo para cualquier ruta, sino cualquier taxi que ve un usuario formado en estas paradas puede detenerse y esto tiene que ver mucho con la contaminación y con la oferta del taxi.

Hoy, como dice usted, ya tenemos casi en proceso de regularización más de 20 mil taxis, más los 108 mil que están registrados, pues nos hace con mucho la ciudad con más taxis en el mundo, y en el cual no puede quedarse solamente a la oferta y la demanda y la circulación de dónde pueden hacer parada, sino que estamos proponiendo que dentro del Reglamento de Construcciones pueda también establecerse para los grandes conjuntos comerciales obligatoriamente un sitio de taxis dentro de los predios que ellos están proponiendo para desarrollarse, un espacio específico de taxis que puedan ellos hacer su base y que a los propios usuarios de los centros comerciales o de uso de grande impacto, como cines, teatros, incluso hospitales, pueda tener sitios. Actualmente todos estos sitios invaden la vía pública restando movilidad y capacidad de rodamiento.

¿Qué estamos ya definiendo con una propuesta concreta de modificación al Reglamento de Construcciones? El que pueda tener sitios específicos para taxis y para cicloestacionamientos.

Son un punto que tenemos que irreductiblemente ir previendo en el fomento. Si estamos nosotros esperando un horizonte al final de esta administración de más

de 400 kilómetros de ciclovías, pues tenemos que dar la seguridad de cómo transportarlas, pero también cómo guardarlas y cómo buscar intercambio modal en este equipo de transporte.

Es decir, estamos proponiendo que los usos de gran impacto prevean dentro de sus instalaciones sitios para taxis y cicloestacionamientos que puedan contener y que con seguridad alberguen estas instalaciones.

En esta parte es lo que estamos trabajando en el caso de los taxis.

En el caso del metrobús en el Eje 4 Sur, en donde usted dice que se reducen mucho los carriles, efectivamente, efectivamente no tenemos como el ejemplo que sucede en Bogotá, de donde hemos aprendido mucho en cuanto al metrobús y a estos sistemas VRT, nuestra ciudad no fue planeada con esta amplitud de vialidades, tenemos que buscar el ingenio para disponer de las secciones que actualmente tenemos.

Estamos atravesando barrios muy tradicionales, por ejemplo en la Delegación Iztacalco, en la Delegación Iztapalapa, en donde las secciones de la vialidad son muy reducidas y no pueden contener con esta condición de los sistemas VRT de tener un carril confinado.

Cuando está sucediendo, lo que estamos proponiendo y que ha hecho ya el Sistema Metrobús, es hacer carriles mixtos que puedan usar en un momento dado en cuanto se angosta la sección de la calle, como sucede a la altura de la Colonia El Rodeo, pasando el Canal Río Churubusco, es un problema que estamos enfrentando ahí.

Vamos a poder usar canales mixtos, si no van a ser en ese tramo, no va ser exclusivo del Metrobús, sino el de más tráfico va a poder invadir el carril sin ninguna penalidad como hasta ahora actual sucede, para poder compartirlos y que efectivamente no suceda que reduzcamos el tráfico normal.

Ahí en los tramos, cuando menos son mil 800 metros en este tramo de la Colonia El Rodeo, Iztacalco, que le menciono, en donde estamos proponiendo el uso mixto, es decir no confinarlo, pero dándole prioridad al Metrobús y sin exentar de

su uso al tráfico común.- ahí conviven, se han dado estas soluciones, en varios lugares no tenemos por ejemplo el privilegio de la Ciudad de Bogotá de tener carriles de rebase del propio Metrobús, no hay esta posibilidad de nuestra Ciudad, no fue diseñada para eso, pero estamos superando estos inconvenientes en compartir estos carriles para mejor movilidad. No va a quedar un solo carril exclusivo para Metrobús y un solo carril para el tráfico total. Se van a compartir donde sean críticas estas situaciones.

Son básicamente lo que yo podía comentar sobre sus observaciones, diputado.

**EL C. PRESIDENTE.-** Muchas gracias licenciado Sergio.

Diputado Lima, ¿alguna observación?

**EL C. SECRETARIO.-** Bueno, toda vez que ya no hay más preguntas no nos queda más que agradecer al licenciado Sergio. Decirle que sí tenemos la intención de seguir teniendo más pláticas. Realmente esto nos da muchos elementos a nuestro trabajo legislativo, sobre todo hasta para poner los presupuestos en las próximas obras que se deben realizar en las Delegaciones por parte del Gobierno del Distrito Federal.

Le agradecemos su presencia a usted y a todo su equipo y en espera de vernos pronto para volver a platicar estos temas.

Muchas gracias.

**EL LIC. SERGIO.-** Claro que sí, gracias a la Comisión y gracias diputado por la oportunidad y con mucho gusto estaremos abiertos a cualquier información que ustedes deseen conocer.

Muy amables y buenas tardes.

