



H. CONGRESO DEL ESTADO
LX LEGISLATURA CONSTITUCIONAL

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA DE LA
COMPARECENCIA DEL:**

ING. GONZALO RUIZ CERÓN
COORDINADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO

Palacio Legislativo,
San Raymundo Jalpan, Centro, Oax.
Enero 18 de 2008



El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Muy buenos días señoras y señores Diputados, buenos días a los señores representantes de los medios de comunicación. De conformidad con el acuerdo aprobado en la sesión ordinaria de fecha 10 de enero, comparece hoy el Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador de Transporte Público en el Estado a quien doy la más cordial bienvenida y agradezco su presencia en este Recinto.

El Coordinador del Transporte informará a esta Comisión Permanente de Vialidad y Transporte y a los Diputados presentes, sobre los hechos motivo de la comparecencia, para tal efecto ruego a la ciudadana Diputada Eva Diego dé lectura al formato que registrará esta comparecencia.

La Diputada Eva Diego Cruz:

Si muy buenos días a todos los integrantes de esta Sexagésima Legislatura, a los integrantes de los medios.

FORMATO A QUE SE SUJETARÁ LA COMPARECENCIA

- 1.- La Comparecencia se efectuará ante la Comisión Permanente de Vialidad y Transporte, con la asistencia de los Diputados integrantes de la LX Legislatura.
- 2.- El Funcionario compareciente dispondrá de 40 minutos para realizar una exposición sobre los hechos motivo de la comparecencia.
- 3.- Una vez terminada la exposición verbal del compareciente corresponderá a las Fracciones Parlamentarias realizar intervenciones sobre el tema.
- 4.- Se acuerdan al efecto dos rondas de participación de dos preguntas cada una por Fracción Parlamentaria, pudiendo realizarlas un solo Diputado o dos Diputados con una pregunta.
- 5.- Los Diputados que no pertenezcan a una Fracción Parlamentaria tendrán igual derecho.
- 6.- El Funcionario compareciente deberá dar contestación a las preguntas que formule el Diputado integrante de la Fracción Parlamentaria, teniendo éste derecho a réplica.
- 7.- Terminadas las intervenciones se declarará clausurada la sesión de comparecencia.

Así lo acordaron y firman los integrantes de la Comisión Permanente de Vialidad y Transporte del Congreso del Estado.

San Raymundo Jalpan, Centro, Oaxaca, 18 de enero del año 2008.

DIPUTADO AGUSTÍN AGUILAR MONTES
DIPUTADA ISABEL CARMELINA CRUZ SILVA
DIPUTADO GERARDO GARCÍA HENESTROZA
DIPUTADO FRANCISCO JAVIER VERA MÉNDEZ
DIPUTADO JOSÉ DE JESÚS ROMERO LÓPEZ
RUBRICAS

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Gracias Diputada Secretaria, iniciamos esta comparecencia, se concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Muchas gracias señor Presidente de la Comisión de Transporte, agradezco infinitamente la presencia de los señores Diputados de las diversas Fracciones Parlamentarias y desde luego agradeciendo la oportunidad que nos brindan de poder estar aquí en esta Soberanía para poder informar de un tema específico para lo cual fuimos convocados como es el aumento al precio del transporte en el servicio urbano en la ciudad de Oaxaca.

También quisiéramos aprovechar esta oportunidad que nos brindan, para poder hablar de algunos temas que son muy importantes que esta Soberanía sepa, que esta Soberanía esté informada de lo que hemos estado haciendo en la Coordinación General del Transporte a 3 años y meses de haber iniciado la administración de Ulises Ruiz Ortiz, Gobernador Constitucional del Estado.

En el tema concreto de la tarifa al transporte público voy a hacer alguna remembranza, alguna relatoria muy corta de cómo se han dado los antecedentes.

Mediante una minuta de trabajo firmada el día 13 de agosto del año dos mil dos el Gobierno del Estado, representado por la entonces Secretaria de Transporte en el Estado y el Director de Tránsito del Estado, suscribieron un acuerdo por medio del cual se incrementó la tarifa del transporte urbano en la capital del Estado a \$3.50, estamos hablando de agosto del 2002, la tarifa del transporte urbano de la Capital del Estado quedó en \$3.50 y entró en vigor el 19 de agosto del mismo año; y en esta minuta de esa fecha se acordó también aplicar una tarifa preferencial a estudiantes.

Del 19 de agosto del año 2002 hasta el 21 de diciembre del año 2007 la tarifa continuó en la misma cifra, es decir \$3.50.

En el transcurso del año dos mil siete, las empresas concesionadas para prestar el servicio de transporte urbano en la ciudad de Oaxaca y municipios conurbados a través de sus representantes legales presentaron diversas solicitudes para que les fuera autorizado el incremento de la tarifa, aludiendo que en los más de cinco años transcurridos a partir de la última autorización, gradualmente fueron incrementándose el precio de los insumos al igual que los gastos de operación en sus respectivas empresas, argumentando también que durante el conflicto por el que atravesó la entidad en el año 2006 sufrieron pérdidas sustanciales de cerca de 48 vehículos incendiados lo que provocó que se colocaran en situación de mora ante sus acreedores.

Atendiendo esos planteamientos y con la finalidad entre otras, de evitar un colapso financiero en estas empresas, lo que provocaría el cierre de una importantísima fuente de trabajo para muchos oaxaqueños, y habiéndose realizado un estudio técnico por parte de la empresa Cal y Mayor, que el día de hoy nos acompaña aquí su representante, les fue autorizado el incremento de \$1.00 para quedar la tarifa básica en \$4.50, estableciéndose en este acuerdo una tarifa preferencial para estudiantes de nivel medio superior y superior de \$2.00, mismas que entraron en vigor con fecha 22 de diciembre del año próximo pasado, en el mismo acuerdo se pactó que las empresas deberán presentar la verificación de las condiciones físico-mecánicas de sus

unidades y en el caso de las unidades que no aprueben esta verificación, deberán ser retiradas de circulación de manera inmediata.

Las empresas beneficiadas con el incremento se comprometieron también a cumplir con lo establecido en el “Programa estatal obligatorio de verificación de vehículos en materia ecológica”, en el entendido de que las unidades que no cumplan con esta verificación deberán ser retiradas de circulación.

Se comprometieron de igual forma a brindar capacitación permanente a los conductores.

Además se estableció el compromiso de parte de las empresas a cumplir con las rutas y horarios, que la coordinación general del transporte les ha autorizado y a unificar la imagen de sus unidades por empresa, retirando toda la propaganda que en la parte exterior portan las unidades así como rotular en lugar visible los números económicos y razón social de cada una de ellas.

La Coordinación General del Transporte una vez establecido el acuerdo relacionado con el incremento de la tarifa, emplazará a las empresas para que en un plazo que le será determinado realicen el emplacamiento y reemplacamiento de todas y cada una de sus unidades con la advertencia de que una vez cumplido el plazo serán retiradas de circulación las unidades que no se encuentren debidamente regularizadas. Es importante que en este proceso se integre una comisión de seguimiento para garantizar el debido cumplimiento de cada uno de los compromisos contraídos, dicha comisión estaría integrada por la Secretaría General de Gobierno, el Instituto Estatal de Ecología, la Secretaría de Protección Ciudadana con sus dos direcciones, la Dirección de Tránsito y la Dirección de Seguridad Pública, el municipio de Oaxaca de Juárez, la Coordinación General del Transporte y muy respetuosamente solicitaríamos la presencia también en esta comisión, de la cámara de Diputados a través de la comisión del transporte para darle seguimiento puntual al cumplimiento de estos acuerdos.

Hemos realizado nosotros una calendarización de cómo se tiene que ir presentando las empresas del transporte urbano para poder llevar a cabo estas actividades.

En enero y febrero las novecientas once unidades existentes en el servicio de transporte urbano de la ciudad de Oaxaca, se tendrán que presentar al cumplimiento con la verificación ecológica establecida en el “Programa Estatal obligatorio de verificación de vehículos, también en estos dos primeros meses, enero y febrero se debe de hacer la verificación físico-mecánica de cada una de las unidades efectuado por la Dirección de Tránsito del Estado. Asimismo el emplacamiento y reemplacamiento de todas las unidades que prestan el servicio de transporte urbano, el retiro de propaganda en el exterior de las unidades y unificación por empresa de colores, razón social y números económicos.

El 23 de enero del 2008, este 23 de enero del 2008, haremos una primera evaluación en la que ya muy respetuosamente les solicitaríamos que nos pudieran acompañar la Cámara de Diputados para hacer un primer balance como lo marca la primera cláusula del convenio, en el que el 23 de enero se va a hacer una primera evaluación de los acuerdos que se hayan cumplido de acuerdo a estas condiciones firmadas.

El 31 de enero del 2008 se tiene programado ya de acuerdo al programa de actividades, la presentación para su aprobación del programa de capacitación de los operadores del servicio urbano, en esta decisión que se ha tomado para poder incrementar la tarifa del servicio urbano de la ciudad de Oaxaca, tiene que ver en forma muy importante el estudio que se ha hecho para

la reestructuración del sistema del transporte en la ciudad de Oaxaca y los 18 municipios conurbados a la misma, la empresa Cal y Mayor desde hace aproximadamente año y medio, ha estado realizando este estudio que por las situaciones que se vivieron el 2006 se alargó un poco más.

Yo le quisiera pedir al representante de la empresa que nos pudiera dar una explicación muy sintetizada de lo que consiste el proyecto de reestructuración que en ese tema viene incluido también el estudio para la cuestión del alza de la tarifa de transporte urbano, es un proyecto macro, es un proyecto que sentimos va a venir a resolver en una gran medida la situación tan caótica que se vive en el servicio del transporte en la ciudad de Oaxaca, debemos de mencionar, como se va a señalar en el estudio y como ha resultado del estudio, que el problema de la vialidad en la ciudad de Oaxaca y sus municipios conurbados lamentablemente cooperamos todos, es una gran cantidad del servicio público, tenemos 911 unidades del servicio urbano, tenemos 900 taxis aproximadamente que están circulando todos los días y tenemos aproximadamente 5000 unidades que diariamente entran de los municipios conurbados y municipios que no son tan conurbados como Tlacolula, ETLA, Ocotlán, Ejutla y que diario tenemos nosotros la llegada de esta flujo vehicular, es decir, tenemos que atender prontamente esta situación y para eso se ha hecho este proyecto, que esperamos ustedes también lo puedan apoyar como Cámara de Diputados, ha sido presentado por los propios transportistas, la idea es que los transportistas de Oaxaca, llámese taxistas, servicio urbano o suburbano, se incorporen a este proyecto como empresarios oaxaqueños y que todos los sectores puedan participar también con sus aportaciones correspondientes.

Yo le pediría a Felipe, representante de la empresa que nos pudiera dar una explicación sintetizada de 20 minutos como nos lo ha hecho saber la Comisión, para que podamos conocer todo

Representante de la firma Cal & Mayor:

Buenos días, señores Diputados, amigas y amigos de los medios, es un placer para la firma Cal & Mayor el dirigimos a ustedes y exponer muy, muy ligeramente lo que fue el resultado de un estudio que se adelantó en la ciudad de Oaxaca, con el objetivo de modernizar y de plantear un esquema de modernización del sistema de transporte público colectivo. En primer término, quiero mencionar que esta presentación la traemos lo más completa posible, vamos a pasar muy rápidamente por ella para adecuarnos al espacio de tiempo que se nos otorga, no quisimos editarla para mostrar que el estudio tiene un respaldo metodológico conceptual y técnico suficiente y que responde a las necesidades y a las expectativas que un estado y una ciudad como Oaxaca merecen.

Vamos entonces pasando algunas diapositivas, ustedes me excusarán si no me refiero de manera específica a alguna de ellas. El estudio se dividió entonces en 3 partes, una primera parte básicamente de identificación y de diagnóstico, de pronóstico de lo que es la situación oaxaqueña, qué pasa con Oaxaca, cómo está Oaxaca en materia vial, en materia de transporte y tránsito, y un segundo módulo, un poco revisando las opciones tecnológicas que serían aplicables a Oaxaca, no implantadas ni transplantadas de manera espontánea, sino que fuesen adecuadas realmente para la ciudad de Oaxaca y escoger una de ellas y en la tercera la identificación del diseño ya, del sistema que se propone para la ciudad. Los objetivos específicos eran definir los lineamientos en materia de transporte, reconocer la ciudad, reconocer la mecánica de funcionamiento, proponer un sistema moderno que responda realmente a las necesidades oaxaqueñas y que en su modernidad garantice al Estado, a los ciudadanos, a las fuerzas parlamentarias y demás actores vivos, garanticen el seguimiento y el

comportamiento de este sistema de transporte, hoy por hoy, como están estos sistemas de transporte, son ajenos a la vigilancia rigurosa, al seguimiento detallado por la forma como están estructurados. Analizar la necesidad de ampliación de la red vial, proponer medios que fomenten el uso racional de infraestructura. Aquí quiero mencionar que el transporte público, está demostrado y está mostrado, es el sistema eficiente de transporte en las ciudades, que el automóvil, hoy por hoy, es un medio anacrónico para desplazarse en las ciudades, ocupa mucho espacio, consume mucho combustible, y el sistema de transporte público es, socialmente, más aceptado.

Desde luego estamos hablando de sistemas modernos de transporte, estamos hablando de la calidad, estamos hablando de estructurar sistemas que permitan esa transparencia, que todos sepamos cómo funciona el sistema de transporte.

Nos respaldamos en estudios precedentes, un estudio que había hecho Jaime Lerner en algún momento, miramos otros trabajos precedentes e hicimos nuestras propias investigaciones de campo. Con base en eso elaboramos un diseño conceptual.

Este es Oaxaca, ustedes la conocen mejor que nadie, ahí está la red de transporte que hoy tenemos en la ciudad, quiero mencionar de manera especial, lo quiero hacer de manera singular a dos elementos que se tuvieron en cuenta. El nuevo emplazamiento de la ciudad administrativa, que ya hoy es una realidad, y un segundo elemento que no aparece en el área de conurbación, está bastante retirado al sur, que es el nuevo emplazamiento de la ciudad judicial. Esos dos elementos fueron considerados dentro del estudio, porque esos dos elementos van a modificar el régimen de comportamiento de la movilidad en la ciudad.

Esta es la ciudad de Oaxaca, básicamente el río Atoyac, y el emplazamiento de sitios importantes, una visión panorámica.

Este es el diagrama general del estudio realizado, miramos cómo se encuentra la oferta, con qué vehículos se presta el servicio, cómo se presta ese servicio, cómo están los usos del suelo, cómo está la ciudad, qué es la ciudad. Por el otro lado, cómo se requiere ese sistema de transporte. Quiénes están utilizando ese sistema de transporte, cómo lo utilizan, de dónde vienen y para dónde van. Con esos elementos se alimentan unos sistemas técnicos, que al final del día nos van a dar la respuesta, nos van a apoyar, nos van a ayudar a proponer las diferentes alternativas, y al final hacemos una evaluación de la alternativa seleccionada.

Este es el primer módulo, la primera parte, la metodología, no nos vamos a detener ahí, con esta fase terminamos diagnosticando y pronosticando qué pasaría si Oaxaca sigue con el esquema tradicional o cambia de esquema. Hicimos varias aproximaciones, la caracterización socioeconómica de la población, no nos detenemos ahí, sigamos.

Más información socio-económica, cómo ha venido creciendo la ciudad a través del tiempo, cómo se ha venido desarrollando, esto un poco para ver cómo es la tendencia y cómo debe marcarse la propuesta.

Más información socio-económica, cómo está la estratificación, los estratos más bajos se localizan en la periferia y los estratos más altos más hacia el centro de la ciudad.

Más información socio-económica, aquí estamos hablando de la densidad por colonias.

Densidad poblacional por colonia, entonces...

Tenencia de autos, quiénes tienen auto obviamente está relacionado con el tema de la situación socio-económica.

Población ocupada.

Vamos a seguir un poco más rápidamente. Aquí, estos son temas precedentes, densidades de población, se hizo obviamente en cuestiones administrativas y en cuestiones jurídicas, se hizo un análisis de la situación oaxaqueña.

Como les decía, se estudió o se analizaron estudios precedentes.

Ya directamente la firma realizó una serie de estudios puntuales, aquí está la localización de estudios, en este en particular, estamos identificando cómo las secciones transversales, un poco para ver cuál era la capacidad de la red vial para aceptar una opción u otra en materia de tecnología de transporte.

Identificamos la calidad de los pavimentos en materia de superficie rodadura, este estado de la superficie se refiere a principios del año pasado, tuve la oportunidad de revisar algunas recientemente y sí ha habido un deterioro. Ha cambiado un poco en el último año.

Inventario de señalizaciones, hicimos un inventario exhaustivo de la señalización, ahora lo vamos a ver más adelante.

También usos del suelo sobre corredores, esto es importante porque el sistema de transporte público colectivo debe responder a las necesidades de la población, dónde está la población residenciándose, donde está la población ocupándose, qué usos del suelo demandan más o menos transporte.

Un detalle de los usos del suelo y de rúters actuales. Una de las compañías tiene ese sistema de rúters este es la siguiente cubre un área mayor, la tercera no voy a referirme con nombres propios y la cuarta y se puede ver esta mancha gris, aquí aparecen todas en la siguiente por favor, aparece razonablemente cubierta por el sistema actual de transporte sin embargo aquí hay claridad, el sistema de transporte actual como esta concebido utiliza vialidades que no fueron concebidas inicialmente para soportar el paso de vehículos de esas categorías, entonces sus superficies de rodadura se deterioran mucho más rápidamente que aquellas obviamente que han sido diseñadas de manera apropiada para soportar estos tráficós, vemos que se penetran indiscriminadamente las colonias y que no responden necesariamente con la demanda, distribuimos las bases de las empresas también hicimos un inventario de eso.

Paradero de los autobuses, aquí es importante observar lo siguiente, el sistema de transporte actual es una de las asuntos que hay que revisar no obedece a un sistema riguroso de parada, para en cualquier sitio y en esa medida pues le presta al usuario un servicio eficiente en la medida que lo recoge y lo deja en cualquier sitio pero ineficiente en la medida en que las velocidades de operación son muy bajas y castigan el tiempo de viaje del usuario, se puede ver una mayor densidad obviamente en las zonas centro que en la zona periférica.

Esta mancha obedece a la diapositiva que le presentamos anteriormente de la cobertura aquí está una franja de 500 m que es la franja que se considera caminable técnicamente caminable por un usuario para acercarse al sistema de transporte.

Sigamos por favor aquí esta no nos da mayor información.

Aquí ya tenemos la densidad de ruta de transporte, se ve obviamente que en la periferia la densidad es muy baja, van muy pocas rutas de transporte a la periferia pero se concentran todas en la zona céntrica de la ciudad y vamos a ver mas adelante que no corresponde exactamente con la demanda y vamos a ver también que los factores de ocupación vehicular son bastantes bajos frente a los técnicamente deseables, la zona centro en detalle de cómo se ve la densidad por acá por estas vías de la periferia del centro tenemos unas altas densidades mientras que ya saliendo de la densidad de ruta baja 4 o 5 rutas por cada vía.

Este es la red actual del transporte público no les estoy mostrando nada nuevo. Clasificamos las rutas un poco para mirar como se desplazaba la gente y vemos que la mayoría de las rutas atraviesan la ciudad norte, sur, oriente, poniente en dos sentidos norte sur, nororiente, sur poniente, etc, pero fundamentalmente las rutas pasan por el centro, muy pocas salen del centro y mueren en la periferia, muy pocas tienen el servicio hacia el centro desde el barrio y regreso.

Clasificamos el parque vehicular por edades y por condiciones. Frecuencia de paso, este estudio que les estoy mostrando aquí es muy importante con este estudio pudimos determinar cada cuanto pasaba un autobús y cuantas personas llevaba ese autobús en la hora de mas alta demanda.

Se puede ver en algunos casos que si bien corresponde la frecuencia de paso con el volumen de pasajeros en algunos casos no es exactamente de la misma manera, aquí pasan mas vehículos de los pasajeros que existen, mientras que aquí si hay una correspondencia, entonces hay una descompensación completa del sistema ¿Porque se da esto? Pues porque son empresas diferentes que no tienen coordinada su operación, cada quien opera desde su perspectiva empresarial sin reconocer las necesidades del mercado, llamémosle así, de la demanda del ciudadano oaxaqueño.

Y aquí se puede ver la oferta de plazas este tramo en la hora de la mañana es muy alta, muchos vehículos se están devolviendo y si pasamos a la siguiente diapositiva vemos los pasajeros que se vuelven en la hora de la mañana en ese tramo es de esta línea delgadita que ustedes ven aquí, no hay una correspondencia hay unos vehículos que se devuelven, pues tienen que luchar por el centavo, ellos dependen del ingreso de cada pasajero que se suba un poco a veces desconociendo el costo que significa operar un vehículo y ocupar un espacio de manera innecesaria.

Y aquí lo vemos de otra manera gráfica, aquí esta la estación hospital central esta grafica nos dice que mientras nosotros tenemos durante el día esta oferta de sitios desde las 6 de la mañana hasta las 9 de la noche, el número de pasajeros que se observó es esta línea que aparece aquí abajo, estamos observando un factor, esta es cualquier estación pudimos haber traído cualquier otra y el fenómeno fundamentalmente es el mismo, estamos viendo que los vehículos en las horas de máxima demanda están bastantes desocupados de alrededor del 50 y 60 %. Ahora vamos a ver los topes máximos en alguna otra grafica.

Aquí esta la demanda por pasajeros, el mayor factor de ocupación se da en un tramo muy corto en el centro, es un factor de ocupación que va entre el 60 y el 80% en la hora de máxima demanda, es decir que de la capacidad total ofrecida por el vehiculo solamente un 60, 70% en un solo tramo de la ciudad se esta observando ese factor de ocupación, es decir tenemos unos vehículos de alguna manera subutilizados.

Este es un polígono de carga es una forma de cómo se suben y se bajan los pasajeros y como se comporta el pasaje a bordo de las unidades.

Aquí hay una situación importante si bien hay un alto porcentaje de la población que espera menos de 5 minutos o el 60% hay un porcentaje importante de la población también que espera mas de 5 o 6 minutos el autobús en la hora de máxima demanda, en las horas de demanda media fundamentalmente sucede parecido en la medida que los vehículos pues están circulando vacíos y pasan mas, bueno eso es con la misma regularidad.

Este es un tema importante cerca del 20% de la población hacen trasbordo y eso significa que ese 20% de la población tiene que pagar doble pasaje, en la propuesta que se esta haciendo para el estado se propone que el sistema sea integrado que ese trasbordo efectivamente si se pueda hacer pero que ese trasbordo este contemplado en el pago de una misma tarifa por la organización misma de los autobuses, por la organización misma del sistema y por la forma como se valida y se puede seguir el sistema de movilidad.

A que hay una situación que nos pareció bastante interesante y que quiero mencionar de manera especial, se hizo una encuesta a los usuarios y en general el usuario percibe el sistema de manera aceptable, nos preguntábamos la razón de esa aceptación del sistema y llegamos a la conclusión de que realmente si no hay contra quien comparar lo que yo tengo esta bien, no conozco otra cosa y eso esta bien, sin embargo las personas que hicieron el acompañamiento dentro del vehículo veían que el vehículo no era adecuado, que el conductor no se comportaba de manera adecuada pero aun así las personas nos hemos acostumbrado a percibir que ese es el servicio que nos están ofreciendo y lo calificamos de manera aceptable, de manera un poco trunca o incompleta.

Esta es una forma de esquematizar la movilidad de la ciudad, dividimos la ciudad en varias zonas y graficamos los pasajeros que salen de una zona a las otras diferentes y vemos que hay una gran afluencia de pasajeros hacia el centro de la zona central pero también hay unos pasajeros que se mueven en la periferia y pues no existen unos servicios que faciliten ese tipo de movimientos.

La topología de la ciudad tampoco nos permite pero aquí tenemos el cerro del fortín pues obviamente no va a ser posible hacer un movimiento directo pero si de todas maneras lo que se puede apreciar es que la red de servicio de transporte no corresponde con estas necesidades de movilidad. Aquí hay un detalle de cómo se mueve la gente hacia el centro de la ciudad eso nos permite también dimensionar la oferta en vehículos que se requieren para efectos de prestar un adecuado servicio.

Otro sistema de transporte público, estuvimos analizando, los taxis foráneos, estuvimos analizando el transporte suburbanos, todavía quedan algunos detalles ahí por ajustar, lo mencionamos como les decía yo al principio de la presentación, para mostrar que el estudio se hizo de manera integral y corresponde un poco a la necesidad integral oaxaqueña.

Otro sistema de transporte público, aquí es básicamente nos referimos a los taxis foráneos, los recorridos que ellos hacen. Ya hay viajes de más larga distancia. Y este es un resultado del trabajo que se hizo después de haber hecho toda la investigación y después de haber hecho todas las preguntas incorporamos toda ésta información en una computadora.

Y en un modelo replicamos la realidad oaxaqueña, un modelo de computadora por bueno que sea no reproduce exactamente la realidad es una aproximación de ella, pero esta grafica nos dice que en la medida en que estos puntos, por aquí estamos los pasajeros que medimos en algún momento y aquí están los pasajeros que el modelo dijo que debían ir en ese momento, este punto corresponde aquí se observaron 150 pasajeros y el modelo dijo que 100 en la medida en que esos puntos se acerquen a esta línea media, sea mas estrecha la línea, el modelo esta representando fielmente la realidad tuvimos un factor de correlación bastante aceptable, es muy bueno para el sistema de transporte público, estamos muy confiados de que el modelo nos represento la realidad que nosotros observamos de manera apropiada, eso se necesita definir previamente porque para proyectar ya contra la proyección no haya foro posible, entonces tenemos que tener un grado de confianza desde hoy de que es lo que estamos previniendo para el futuro, estamos confiados de que los modelos que nosotros utilizamos, que nosotros alimentamos son aceptables para la propuesta que se hace.

Mas estudios de campo y básicamente transito rodeamos el centro de la ciudad, ustedes mejor que nadie saben que es patrimonio, eso amerita desde luego una atención muy especial y se sugiere un estudio singular del centro de la ciudad que le permita a Oaxaca vender a nivel mundial el centro de la ciudad al turista que atraer a los turistas de manera adecuada, eso significa que el estacionamiento indiscriminado no va a poder ser viable en el futuro, que todos no podremos entrar al centro en nuestros automóviles particulares que seguramente unos vehículos muy especiales apropiados para el habitante oaxaqueño y apropiados también para el turismo presten este tipo de servicios, además obviamente los taxis turísticos y algunas excepciones de funcionamiento del centro de la ciudad porque no es posible definitivamente cerrar completamente el acceso pero si el llamado de atención es tenemos un patrimonio muy valiosos que tenemos que ponerlo, presentarlo de la mejor manera posible para venderlo al turismo internacional.

Básicamente como se comporta el tránsito y la movilidad de pasajeros, los que suben, los que bajan, no nos detenemos aquí tampoco, otros estudios de tránsito sobre tiempos de recorridos, en tiempos de recorrido es importante mencionar y seguramente van a pasar unos cuadros con muchas cifras y muchos números que básicamente dicen que las velocidades de operación son muy bajas en general y eso es obvio, eso con preguntarles a ustedes seguramente hubiera sido mas que suficiente nosotros tuvimos que hacer la medición de campo pero es obvio, los autobuses paran de manera indiscriminada, los taxis paran de manera indiscriminada, hay mucho automóvil para el espacio vial disponible y eso hace que la velocidad en las horas de máxima demanda estén alrededor de los 15 Km por hora en algunos tramos, dramático, andando desde luego los autobuses un poco más lento por las paradas que tienen que hacer, entonces pues eso es absolutamente inadmisibles en materia ambiental y en materia del tiempo de los usuarios, en la medida que nosotros nos demoramos más consumimos más combustible y afectamos más el ambiente y además nos demoramos más del tiempo que debiéramos aprovechar de manera diferente.

Sigamos, realmente el cuadro tiene muchas cifras, están a su disposición, sigamos, unas gráficas de las velocidades, entonces vemos que los cuadros oscuros son los más rápidos y los más críticos son los que están en amarillo en la hora pico, en la hora valle se presenta un fenómeno similar, la velocidad se incrementa, el incremento en la hora valle no es mucho y se debe más a la baja presencia de automóvil que a la baja presencia del autobús se presenta más o menos con la misma frecuencia.

NIVELES DE SERVICIO. También un estudio que se hace para las intersecciones ¿Qué es el nivel de servicio? El nivel de servicio es una medida de la calidad que tiene una intersección

prestando su servicio, si una intersección tiene un nivel A quiere decir que está prestando un buen servicio, si tienen un nivel C es un nivel de servicio aceptable, si tiene un nivel F estamos muy mal, muchas de las intersecciones que se diagnosticaron tienen niveles E y F en Oaxaca y eso se puede solucionar con medidas como las que estamos proponiendo.

Una mirada especial al tema del centro, el objetivo de nuestro trabajo no era mirar el tema del centro sin embargo si lo miramos con algún detenimiento, hay que mirarlo con mayor profundidad pero si es importante revisar el tema con un poco más de detalle, sigamos.

Una vez terminada la primera fase llegamos a varias conclusiones que parecieran obvias pero que se tenían que tener todo el bagaje tecnológico y todo el bagaje de conocimiento para tener el respaldo suficiente.

Primero, desde el punto de vista del Estado mismo el sistema es perverso ¿Qué está sucediendo? Tenemos unos vehículos utilizando de manera ineficiente la infraestructura vial, eso exige del Estado una erogación de recursos en materia de mantenimiento y construcción vial, que no tenemos, no tenemos que decir mentiras, no tenemos los recursos para mantener de manera permanente en buenas condiciones las vías.

Tenemos una débil relación del Estado con el prestador del servicio del transporte, no hay un control suficiente, transparente que permita garantizar que el transporte se presta de la manera como debe prestarse de manera eficiente para el usuario, desde la perspectiva del usuario recibe un servicio lento que infortunadamente y de manera contradictoria se percibe como aceptable, desde el punto de vista del conductor, dada la forma de explotación del transporte los conductores son sometidos a jornadas de 16 y más horas de trabajo, lo que es absolutamente injusto desde el punto de vista laboral, entonces el es un actor que definitivamente está siendo vulnerado con el sistema.

Desde el punto de vista del transportista también porque con el sistema anterior perverso el sistema permitía o facilitaba o propendía por el ingreso de unidades nuevas deteriorando el servicio, el transportista ganaba por cada unidad que pudiera competir, pero la perversión consistía en que a mayor cantidad de unidades sin control, había menor cantidad de pasajeros por unidad disponible, lo que significa que el ingreso por cada vehículo disponible es menor del técnicamente deseado.

Dicho de otra manera o a manera de ejemplo, si yo tuviera 500 pasajeros que pudiera mover con un autobús con un costo de operación y yo compro dos autobuses y muevo los mismos 500 pasajeros pues ahora tengo que repartir ese ingreso en dos autobuses y pagarle a dos conductores, pagar doble consumo de combustible y haciendo ineficiente el sistema, eso juega así no se entienda muy fácilmente, tuvimos unas pláticas con los transportistas y les explicamos esto y lo entendieron bastante bien, el sistema juega en contra de ellos, la vialidad no se puede expandir indefinidamente pero tenemos que usarla de manera racional y en la medida de que tengamos más vehículos pues menos vías vamos a tener disponibles para circular, es una regla aparentemente elemental pero que no se veía así de esa manera.

Entonces entramos a la segunda fase, ¿Qué alternativas tenemos nosotros para proponerle a Oaxaca? Podríamos transplantar el sistema de la ciudad de México, podríamos transplantar el sistema de la ciudad de Bogotá, hay uno muy parecido en Tokio, nosotros analizamos las diferentes opciones y encontramos que si era factible en la zona fuera de la ciudad central, fuera de la ciudad histórica un sistema muy parecido a esos sistemas pero apropiado a la

ciudad de Oaxaca, Oaxaca tiene unas características de clima y sociales especiales que requieren de alguna atención especial y ahí hay unas sugerencias especiales.

Aquí creo que me adelanté, aquí en estas 3 o 4 diapositivas son la explicación o aclaran mejor como es que entre más vehículos se gana menos, así de sencillo, hoy la discusión entre el Estado y el transportista es “Yo quiero más vehículos y el Estado dice, yo no lo autorizo más vehículos”, la discusión a futuro va a ser un poco distinta, el estado va a decir “Yo quiero un vehículo más porque necesito darle más confort a mis usuarios y el transportista va a tener que revisar como es que va a prestar ese servicio y va a haber una relación clara, un conocimiento concreto sobre la estructura de la tarifa para que los aumentos tarifarios no generen ese ambiente de inconformidad social que con el sistema opaco que hoy tenemos generamos, digamos, de manera natural.

No me voy a detener aquí, analizamos varias alternativas, un sistema puramente troncalizado, un sistema de suelo reorganizar el sistema actual con los autobuses actuales manteniendo incluso el sistema empresarial actual, lo analizamos un poco para tratar de adecuarnos al sistema oaxaqueño y se concluyó que un sistema híbrido podría ayudarnos de alguna manera, aquí está que entre más eficiente sea el sistema, este es un sistema troncal, se transportan más pasajeros y se gana más dinero.

Lo mismo, no se requieren tantas unidades vehiculares podemos mover los mismos pasajeros con menos unidades vehiculares y aquí viene la propuesta, se opta por tener un sistema troncal que tiene unas rutas alimentadoras y un tercer grupo de rutas que las hemos llamado las rutas duales, que son rutas que salen por la densidad que hay en unas colonias, nacen directamente en las colonias, ingresan al sistema troncal y continúan.

La diferencia es que todos los autobuses no van de todas partes a todas partes sino que hay rutas dependiendo la demanda, cada línea de esas es una ruta, eso es un ejemplo, es una aproximación al diseño, entonces aquí hay bastante demanda, aquí debe haber bastantes rutas aquí hay poca demanda, entonces el pasajero que viene de aquí hasta aquí, puede pasarse por la línea roja y llegar a su destino sin tener que pagar un pasaje adicional.

El nuevo sistema requiere de supervisión, hay que fortalecer y hay que transformar el Estado para que este nuevo Estado nos garantice que el nuevo sistema cuenta con los controles suficientes ¿Y que es lo que vamos a controlar? Vamos a controlar la hora de llegada, la hora de paso por cada estación, al usuario le vamos a decir “su vehículo pasa cada 5 minutos” y el usuario tiene que estar seguro que su vehículo pasa cada 5 minutos y o si hay un taco dos cuadras mas abajo no sabemos si el vehículo pasa o no pasa, entonces controlamos la hora de salida y la hora de llegada, la hora de paso por las estaciones, el número de paradas efectuadas por los vehículos, el cumplimiento de las paradas, el número de pasajeros transportados, no por cada unidad vehicular vamos a aclarar eso, el cumplimiento del recorrido y el número de viajes efectuados por cada vehículo.

Vamos a tomarnos cinco minutos mas, entonces el nuevo sistema tiene recaudo centralizado, ya no se paga a cada conductor se paga en un sitio centralizado, se tiene control sobre ese ingreso y a cada transportista se le paga por recorrido, aquí hay que tener en cuenta lo siguiente, el costo de operación esta considerado no con los pasajeros que se suben sino con la distancia que se recorre, si hay una colonia lejana de muy pocos pasajeros, a esos pasajeros hay que prestarles el servicio pero no tiene la culpa el transportista que tiene que prestar ese servicio al transportarlo a prestar el servicio de manera subsidiada, entonces la prestación del servicio se hace con relación a los recorridos que hace cada unidad vehicular, habiendo ese

control eso cambia sustancialmente el tema, ya ahora no es el propietario si bien el propietario es accionista y también revisa, también tiene injerencia y también vigila ese fondo que ya no es dinero de bolsillo, ya hay control sobre eso y hay unas formulas matemáticas que dicen, por cada kilómetro recorrido el costo es tanto, luego su reconocimiento es tanto señor transportista y ahí esta, el costo de los autobuses, el costo de la venta de pasajes, el costo de la vigilancia, todos los costos que tienen que hacer parte de este sistema.

Son muchas mas diapositivas no creo que con el ultimátum que me dan no las vamos a pasar simplemente querría mencionar que un sistema de esta naturaleza bien controlado, les permite a los transportistas tener un negocio de verdad al usuario tener un servicio razonablemente prestado al Estado tener un control de esos dos factores, y a los conductores que les mencione de manera especial, les permite tener jornadas laborales razonables.

Nosotros estimamos una tarifa de este sistema la tarifa es de 4.50 a precios del año pasado, con el cambio del sistema actual al sistema nuevo se puede mantener la tarifa y el empresario tiene un mejor negocio, hoy por hoy para el sistema que tienen actualmente con ineficiencias operacionales el ingreso digamos la utilidad marginal real para los transportistas es muy, muy baja con el nuevo sistema ese negocio tiende a hacer mas rentable y tiende a dejar mas satisfechas los diferentes actores.

Yo les agradezco, lamento no haber tenido el tiempo suficiente para exponer el tema completo pero el tema es bastante, bastante extenso y todavía de hecho nos hemos tomado hasta dos horas exponiéndolo.

Muchas gracias y estoy atento a cualquier aclaración.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Nada más para puntualizar señor Presidente que lo habíamos dicho es un estudio muy amplio y ambicioso que una ponencia normal es de dos horas, pero que sin embargo los señores Diputados van a conocer el proyecto completo, es la idea de que lo conozcan completo y que en el momento de que los señores Diputados y esta Comisión de Transporte así nos lo soliciten, pudiera estar aquí la empresa las veces que sea necesario para poder aclarar o poder ampliar cualquier información que nos soliciten, la idea es de que se quede completamente claro hacia donde queremos caminar con este proyecto que se está realizando, las metas, los programas en sí y que realmente hasta donde se pueda beneficiar la ciudadanía oaxaqueña llamándose a esta a los que conforman la ciudad de Oaxaca, los que habitan en la ciudad de Oaxaca como los 18 municipios conurbados, muchas gracias.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

De acuerdo al formato se llevaran a cabo dos rondas de participaciones de dos preguntas cada una por Fracción Parlamentaria; iniciamos con la Fracción Parlamentaria de Convergencia, con el Diputado Gustavo Velásquez Lavariega.

El Diputado Gustavo Velásquez Lavariega

Señores integrantes de la Mesa, Secretario de la COTRAN, compañeras y compañeros Diputados integrantes de esta Honorable Asamblea, señores de la Prensa, público que se encuentra entre nosotros.

Señor Secretario voy a leer el artículo 28 de la Constitución Federal en lo conducente dice: En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.

En consecuencia, la Ley castigará severamente y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tengan por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre si y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.

Le digo esto señor Secretario porque usted nos acaba de manejar, de indicar que en el transporte urbano de Oaxaca existen mas de 900 vehículos que prestan este servicio y también dice usted que este servicio lo prestan 4 empresas, lo que no aclaró que estas 4 empresas están constituidas por 4 familias nada mas, por eso es que se constituye un auténtico monopolio en el transporte urbano de nuestra ciudad capital, lo que quiere decir que cada empresa cada familia tiene 225 autobuses, se justifica pues lo que estoy manejando que es un auténtico monopolio y la pregunta también sería qué ha hecho la Secretaria de Transporte para evitar este monopolio que ha operado durante años en nuestra ciudad capital y en el Estado también.

El salario mínimo señor Secretario que se incremento fue del 4%, es decir el salario mínimo se incremento 2 pesos, no se justifica por consecuencia el alza en la tarifa de transporte porque este se incrementa un 30%, de 3.50 pesos aumento a 4.50 que viene siendo el 30%, por lo mismo la pregunta que le hago, la primera que le hago es que esta no justifica ¿Por qué la autoridad competente, usted como Secretario de Transporte del Gobierno del Estado, autorizó esta tarifa que es totalmente indebida y que lesiona a las clases populares de nuestra ciudad capital?.

Quiero ampliar esto, manejando lo del monopolio porque todos sabemos, bueno los que hemos vivido toda la vida en Oaxaca, como se ha manejado esto del transporte acá en Oaxaca, es una complicidad que existe, que ha existido entre el Gobierno y los Transportistas, el “pulpo camionero”, como le llamamos aquí en Oaxaca, siempre que el Gobierno quiere apoyo de los transportistas para por ejemplo transportar a los que vienen a sus mítines se apoya a través del transporte y cual es la respuesta de los transportistas que posteriormente a eso le dicen al Gobierno “ya te apoye en esto en el acarreo de la gente que viene a tus mítines ahora quiero que me des concesiones”.

Por eso me da risa lo que el señor expositor dice, cuando dice “tu quieres mas concesiones no te voy a dar”, no es cierto, eso no es cierto quizás el señor como no es oaxaqueño porque el apellido “Cal y Mayor” creo que es de Chiapas, no conoce la realidad que se vive en Oaxaca pero ese es el contubernio que se ha existido toda la vida entre el Gobierno y el “pulpo

camionero” repito “voy a tus mítines ¡ah! pero ahora si quiero mas concesiones y es el Gobierno sistemáticamente y periódicamente ha aumentado las concesiones, de ahí el monopolio al que hago referencia.

La segunda pregunta es, en cuanto al servicio de taxis señor Secretario, todos sabemos que también hay una tarifa autorizada y el Reglamento de Transito también sabemos que establece que todos los vehículos deben llevar en lugar visible la tarifa, ninguno de los vehículos en todo el Estado cumple con esta obligación que tiene los taxistas y también en esto también existe monopolio señor Secretario porque hay familias que tienen 10, 15 hasta 20 taxis en todo el Estado, entonces se esta violentando el Reglamento de Transito y como consecuencia no se sabe realmente cual es la tarifa oficial que se tiene en el transporte de taxis.

Oaxaca señor Secretario usted lo sabe, es eminentemente turístico nos visitan del país y extranjeros y realmente la queja que recibimos de los turistas siempre que ya se retiran de Oaxaca es que es carísimo el transporte de taxis por eso queremos preguntarle también ¿Que pasa con esta tarifa de los taxis que nadie respeta y que también lesiona a las gentes que utilizan este servicio?

Es todo señor Secretario.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Señor Coordinador del Transporte Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Gracias Presidente, Diputado Gustavo Velásquez Lavariega efectivamente a nivel nacional se da una situación no nada más en Oaxaca y no nada más en el servicio del Transporte Urbano sino en empresas establecidas desde hace mucho tiempo que operan a nivel nacional como servicio foráneo, como personas, empresas con personalidad moral se concesionan por parte del Gobierno Federal y tienen accionistas al interior de sus propias empresas es lo que sucede aquí en Oaxaca y que para nadie es un secreto que aquí como usted lo dijo, son cuatro empresas las que tienen concesionado el servicio urbano en la ciudad de Oaxaca con 911 unidades, cada empresa tiene sus propios accionistas y desde 1946 están concesionados así, obviamente unas empresas con más tiempo que otras, la última empresa es la de Servicio de Transportaciones Expres Antequera, SERTEXA, y de las más antiguas es Choferes del Sur, desde luego estas prácticas no son de ayer, no por eso va hacer una situación de exclusión Oaxaca, lo tenemos aquí yo creo que son medidas que se deben ir tomando ya en cuenta y precisamente este estudio, también arroja eso y precisamente ese estudio está señalando algunas prácticas que se hacen en un servicio de transporte ineficiente que entre todos los que tenemos la responsabilidad debemos que mejorar obviamente con la participación de los propios transportistas.

En lo que sí no estoy de acuerdo aunque hayan sido prácticas anteriores, en lo que si no estoy de acuerdo es de que tengamos compromiso con las empresas del Servicio Urbano, a modo de información Señor Diputado con todo respeto yo le quiero informar, que servicio que solicita el Gobierno del Estado, servicio que se paga a las empresas en este momento y debemos de reconocer que en este momento incluso tenemos un adeudo con las empresas, porque a inicios de año les tenemos que pagar algunos servicios que todavía no hemos podido cubrir, pero que se les esta pagando a las empresas oaxaqueñas, es decir servicio que le solicitamos, servicio

que es cobrado por las empresas desde luego que lo digo con todas sus letras, porque no existe ningún otro compromiso con ellos y por eso también solicitamos la presencia de esta Cámara de Diputados a través de la Comisión de Transporte porque nos vamos a meter a fondo en la revisión de cada una de estas unidades sin otro compromiso de responderle a la ciudadanía oaxaqueña, y por eso queremos la participación de los Señores Diputados también obviamente yo no dudo, no dudo que se hayan hecho prácticas, pues tampoco somos tan ingenuos que se hayan hecho prácticas de este tipo o algunas otras prácticas pero que en este momento nosotros no vamos a estar sujetos a este tipo, porque no tenemos presión de este tipo.

En lo que respecta al incremento, el incremento si lo vemos como un incremento en términos porcentuales, un porcentaje acumulado si nos da un 27 o 28%, nos da aproximadamente un 5.7% anual, son 20 centavos por año, el problema aquí es de que a habido omisión por parte del Gobierno, hay omisión por parte del Gobierno para no actualizar las tarifas del transporte y no nada más del servicio urbano sino en cualquier servicio público para poder ir año con año actualizando las tarifas si es que es necesario, precisamente porque se tardan 5 años es por lo que realmente se tienen que tomar este tipo de medidas y el estudio ahí lo señala los costos de operación de las empresas son tan altos que obviamente no les permitirían seguir trabajando por años en esta forma y el peso que se esta incrementando al precio del transporte en términos porcentuales en esta administración es menor que lo que se incremento en el 2002, entonces obviamente pues a ninguno de nosotros nos gusta que nos suban los impuestos y todo, pero si la explicación que les estoy dando, es porque realmente asumiendo la parte de responsabilidad que le corresponde al Estado, al Gobierno a habido omisión para no hacer la actualización de las tarifas del transporte urbano año con año.

En el caso de los taxis, lo de las tarifas es una facultad de la Coordinación de Transporte autorizar tarifas, hemos estado actualizando tarifas del servicio colectivo taxi en diversas partes del Estado, obviamente se les tiene que dar un puntual seguimiento al cumplimiento de estas tarifas para evitar que haya infinidad de quejas que había que decirlo existen por los atropellos que cometen mucho de los prestadores de este servicio y siendo obviamente como usted dice, Oaxaca es una ciudad eminentemente turística todos tenemos la obligación de cuidar este aspecto que es muy importante, totalmente de acuerdo Diputado.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Tiene el derecho de replica el Señor Diputado. Se le concede el uso de la palabra al Diputado José de Jesús Romero López de la Fracción Parlamentaria del PRD.

El Diputado José de Jesús Romero López:

Con su permiso señor presidente, de la Comisión de Transporte de la COTRAN compañeras y compañeros Diputados que nos acompañan, esta comparecencia, quiero iniciar este posicionamiento de la fracción parlamentaria del PRD, lamentando que de voz del titular de la COTRAN con mucha claridad se nos diga que ha habido omisión de parte del Estado, durante mas de 5 años en el tema de la tarifa del transporte y no solo en eso, nuestra omisión abarca mas, ha habido en muchos temas que tienen que ver con el transporte público en Oaxaca, hay una ley de responsabilidades de servidores públicos que establece también las penas para quienes omiten cumplir con su responsabilidad con su deber como funcionarios, nada mas que en esta ocasión y no lo responsabilizo plenamente señor titular porque lleva usted mas de un año me parece por lo menos en el periodo que le corresponde tendrá usted responsabilidad, y de quienes han estado con esta tarea del transporte ha hablado mucha responsabilidad solo

que ahora quieren que la responsabilidad de no haber incrementado gradualmente la tarifa durante cinco años, y que el pueblo de Oaxaca no sintiera sus bolsillos este golpe pues lo pague precisamente la ciudadanía, yo quiero preguntarle que acciones se van a tomar jurídicas respecto de los funcionarios que durante mas de cinco años han omitido cumplir con un mandato de Ley, se tienen que determinar, se tienen que considerar, porque es muy injusto entonces que el pueblo de Oaxaca los ciudadanos de la capital y los otros municipios conurbados, sean los únicos que paguen el costo de la omisión que ha tenido el estado eso no es posible señor coordinador y en la visión del PRD, en nuestro partido consideramos que son tres asuntos fundamentales los que ocupan su comparecencia independientemente que la comisión lo haya citado para un tema en particular que es el del alza de la tarifa, el primero tiene que ver con la protesta social que se manifiesta en el exterior de este recinto, donde ciudadanos oaxaqueños, familias oaxaqueñas incluso amigos, entre ellos se enfrentan por una lucha por la regularización del transporte entre quienes exigen ser regularizados y quienes exigen que ninguna concesión mas se regularice, están afuera están protestando están exigiendo la regularización otros exigen que no se avance en este tema yo quisiera decirle que también esta situación que se manifiesta afuera del Congreso corresponde a la omisión pero además a la anarquía que se genero desde la Coordinación General de Transporte quisiera preguntarle en ese sentido que acciones esta desarrollando la COTRAN para concluir en definitiva el tema de la regularización del transporte y que no se sigan enfrentando en las regiones y afuera de la sede, y digo enfrentando en posiciones porque no veo violencia fuera del Congreso, enfrentando en posiciones la situación de los taxistas en Oaxaca, ¿Cuando concluye la regularización?, ¿Que mecanismos se esta implementando?, ¿Porque existe este conflicto aun? que se supone, debió haber sido resuelto desde diciembre pasado y el otro tema señor coordinador es el que tiene que ver con el asunto de la Ley de transporte por lo menos en este congreso hay ya una iniciativa del partido Acción Nacional que provino desde el ejecutivo en el sexenio anterior, que no ha sido presentada pero que mientras no haya una intención real de regular el transporte oaxaqueño pues evidentemente ninguna ley podrá ser discutida porque la mayoría podrá no considerarlo adecuado en este momento, nosotros desde la fracción parlamentaria del PRD hemos llamado al PRI, lo hemos comentado, hemos llamado al PAN, el PAN mismo presento la iniciativa los demás partidos para que discutamos esta ley y debe haber compromisos incluso, con su presencia pues para que haga lo propio la COTRAN e impulse esta tarea urgente y necesaria en Oaxaca.

Quiero concluir diciéndole que yo si coincido plenamente con “Cal y Mayor” totalmente, y en que sentido, efectivamente hay una relación débil que el Estado con los transportistas con los propietarios incluso se atreven a querer someter al Legislativo con opiniones y declaraciones, incluso consideran ellos la amenaza de suspender el servicio de transporte público si no se hace lo que ellos quieren por su puesto que hay una falta de recursos como dice “Cal y Mayor”, que no permiten desarrollar en Oaxaca un sistema de transporte eficiente, creo que nos corresponderá en el Congreso discutir eso, pero coincido con ellos, y por supuesto como dice “Cal y Mayor” hay injusticia laboral el chofer del transporte público en Oaxaca es explotado entonces concluye “Cal y Mayor”, en que hay un sistema perverso de transporte en Oaxaca,

Señor titular de la COTRAN el PRD va hacer todo lo necesario, para terminar con ese sistema perverso de transporte va ha coadyuvar solo esperamos, que no haya otra vez omisión en nadie, de ningún actor esa pueda ser nuestra contribución es de el PRD pero esperamos que no en la próxima Legislatura, concluyendo esta estemos en las mismas circunstancias con un sistema de transporte ineficiente perverso y tengamos que estar sentados con un titular de la COTRAN que nos diga que hay omisión.

Es cuanto señor presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Gracias Diputado. Se concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón Coordinador del Transporte en el Estado para dar respuesta a las preguntas del Diputado José de Jesús Romero.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Gracias Presidente. Diputado José de Jesús Romero dentro del tema concreto de la regularización del transporte quiero comentar que a dos años aproximadamente de habernos llegado a nosotros a la Coordinación de Transporte que acciones muy concretas hemos llevado a cabo y los resultados que se han obtenido en este proceso, de inicio nosotros nos dimos a la tarea de recorrer todo el Estado llevamos a cabo 26 reuniones distritales para conocer allá en las regiones cada una de las concesiones otorgadas y cada uno de los concesionarios y la situación que guardaba cada uno de estos, actualizamos el padrón de concesionarios hicimos una revisión exhaustiva de los documentos y en este momento podemos decir que se han detectado o tenemos en archivo en nuestra base de datos a 22 mil 479 concesionarios, de estos 22 mil 479 concesionarios 3 mil 817 no cumplen con los requisitos de ley para poder tener una concesión, es decir; la concesión que se les otorgó no han cumplido con los requisitos que la ley de Tránsito reformada en su reglamento señalan al efecto de tal manera que de manera efectiva tenemos 18 mil 682 concesionarios regularizados en todas las modalidades dentro del servicio público de transporte concesionado en el Estado de Oaxaca, si aprovecho la oportunidad para decirle que se han implementado medidas adicionales para poder dar mayores garantías a los concesionarios en los procedimientos que se llevan a cabo en la Coordinación de Transporte vale la pena mencionar que todos los procedimientos que se hacían con anterioridad eran en papel ordinario, corriente blanco sin ningún control y que por instrucciones del señor Gobernador y publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado hemos empezado a partir de abril del año pasado 2007 a utilizar papel seguridad en todos los trámites realizados por la Coordinación de Transporte esto trae como consecuencia mayor garantía para los propios concesionarios de que sus documentos van a ser respetados y que un cambio de vehículo, una sesión de derechos, una transferencia por fallecimiento o una renovación de concesión tiene toda la seguridad de que son documentos verdaderos, reales que salen de la Coordinación de Transporte y que no van a tener ningún problema en lo subsecuente.

Del tiempo que implementamos este mecanismo a la fecha tenemos 14 mil 171 trámites en papel seguridad, tenemos 2 mil 685 trámites de altas; es decir el último documento que nos solicitan los concesionarios para poder emplacar derivado de las mesas de trabajo que llevamos a cabo en la propia Coordinación de Transporte y derivado de las 26 reuniones distritales que tuvimos en el Estado, 2 mil 689 cambios de vehículos, 4 mil 539 certificados de certeza jurídica, 266 sesiones de derechos, 3 mil 119 reemplacamientos, 803 renovaciones de concesión y 70 transferencias de derechos por fallecimiento que hacen un total de 14 mil 171 trámites elaborados por la propia Coordinación de Transporte en papel seguridad.

El pasado mes de diciembre se publicó en el Periódico Oficial el acuerdo número 48 para finalizar la regularización del transporte público en Oaxaca, es decir se termina formalmente la regularización o la presentación de documentación ante la Coordinación de Transporte para su revisión en lo que se refiere a este tema de la regularización del transporte, obviamente se siguen haciendo los trámites normales pero todas aquellas personas que no acudieron con nosotros en tiempo y forma a acreditarse como concesionarios con la documentación

correspondiente han quedado ya fuera, de que vamos a tener protesta desde luego que vamos a seguir teniendo protestas de muchos que no fueron contemplados porque no cumplen con los requisitos y que lógicamente no están recuerdo en este tipo de medidas, y como lo decía el señor Diputado Jesús Romero es obviamente que una parte esta diciendo que no se regularicen y otra parte esta diciendo o exige la regularización del transporte público en sus comunidades; esto desde luego a nadie le gusta pues vamos a tener manifestaciones porque ya saben de la publicación de este acuerdo vamos a tener manifestaciones en la propia Coordinación de Transporte y que lo hemos reiterado nosotros en diferentes entrevistas que nos han hecho pues aun con esas protestas no vamos a ceder a las presiones y que lo que realmente haya cumplido con los requisitos eso es lo que se esta reconociendo.

Señor Diputado Jesús Romero la regularización del transporte formalmente ha terminado desde el mes de diciembre pasado de acuerdo a la publicación en el Periódico Oficial el acuerdo 48.

Con respecto a la Ley de transporte en próximos días el ejecutivo del Estado presentará ante esta soberanía una iniciativa de Ley para poder avanzar en la Ley de transporte lógicamente esta soberanía a través de la comisión de transporte implementara los mecanismos por los trabajos concernientes a la aprobación, en su caso a la aprobación si así lo considera esta Cámara de Diputados de la ley de transporte que responda a las exigencias de toda la ciudadanía no nada mas de un grupo, que responda a las exigencias de todos los ciudadanos, de los usuarios, de los transportistas del Gobierno y que realmente sea un documento que nos facilite y nos ayude a resolver la problemática que tenemos en Oaxaca en materia de transporte, Oaxaca es uno de los Estados que no tiene ley de transporte en este momento nos basamos en una Ley de transito reformada y su reglamento que son, había que decirlo ya obsoletos que realmente no responde a las exigencias en materia de transporte en el Estado y ahí nosotros estaremos pendientes a lo que esta soberanía nos pueda solicitar para hacer equipo y que pudiéramos hacer un compromiso que en este año pudiera salir la ley de transporte para poderle ofrecer un documento un instrumento a todos los ciudadanos de Oaxaca y que podamos contar con esta Ley de transporte.

Si estamos en la misma frecuencia en próximos días estaremos aquí con ustedes para poder hacer entrega formal de esta iniciativa de Ley parte del Ejecutivo del Estado.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Diputado José de Jesús Romero para derecho de replica.

El Diputado José de Jesús Romero López

Señor titular de la COTRAN quiero decirle que no me contestó y quien va responder desde el Estado por la comisión durante mas de cinco años al tema de la tarifa, porque vuelvo a insistir solo lo paga el pueblo de Oaxaca, solo lo cargan los ciudadanos, este pleno, todas las Fracciones rechazamos el incremento hay un acuerdo del Legislativo porque consideramos que se agrede a la economía de los oaxaqueños y ahí no encuentro una respuesta pero si le quiero decir que también vamos a seguir insistiendo en el PRD en la reducción de la tarifa, no avalamos esta tarifa, no hay ninguna garantía para hacer cumplir a los empresarios podemos caminar juntos Legislativo, Ejecutivo, autoridades responsables pero para nosotros la única garantía de que el “pulpo camionero” cumpliera en lo mínimo era condicionarlos a mejorar el servicio en primera instancia y de manera posterior y gradual aumentar el precio de la tarifa incluso la ciudadanía entendería mejor esta situación y no tendríamos esta protesta social que existe en Oaxaca por el incremento de la tarifa. Es cuanto

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra a la Diputada Perla Marisela Woolrich de la Fracción parlamentaria del Partido Acción Nacional.

La Diputada Perla Marisela Woolrich Fernández

Con el permiso de la Presidencia compañeros y compañeras Diputadas, señoras y señores, es lamentable señor Coordinador que antes de haber comparecido usted ante este Congreso hubiera expresado, declarado, difundido que nada de lo que se dijera aquí cambiaría su acuerdo sobre las tarifas aprobadas y digo que es lamentable porque aún la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sentado criterio de que no se puede emitir una opinión y después ser juez en la causa.

Por otra parte quiero decirle que la Fracción del Partido Acción Nacional tiene muy en claro usando la frase de usted hacia donde quieren caminar, se nos ha dicho que no había habido aumento desde la minuta que se firmo el 13 de agosto del 2002 palabras idénticas a las del Gobernador Constitucional del Estado cuando se le interroga por la prensa con relación a este aumento, y se nos justifica, con que van a haber muchas mejoras que inclusive se va a mejorar el servicio, roturar el número de cada unidad, emplacar, reemplacar, capacitar a los trabajadores, lo ideal todo lo que venimos escuchando cada vez que se aumenta el precio del transporte y que después se olvida porque no hay el mínimo interés de cumplir cuando hay contubernio entre las empresas con el Ejecutivo del Estado.

Hablamos repito de lo ideal, yo quiero hablar de lo real señor Coordinador y la realidad es la que tenemos a la vista rodeando el Congreso del Estado, este edificio, las protestas de taxistas, moto taxistas, camioneros porque precisamente como decía el de la empresa CALI este sistema perverso sigue manteniendo al monopolio y sigue agradando al monopolio que como lo dijo el Diputado Gustavo Velásquez Lavariega se da en el Estado con 4 empresas que en épocas de elección le sirven gratuitamente al PRI no son las deudas a las que se refirió el señor Coordinador, pero vámonos a la realidad también en cuanto a que la Ley como se menciona aquí es obsoleta, es caduca y deja desgraciadamente a criterio la subjetividad del Coordinador aprobar las tarifas aplicables a los servicios públicos de transporte en el Estado, busqué en la misma Ley de Transito, porque esto es la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y no encuentro mas que repetición en el Reglamento igual y no hay un modelo, no hay un señalamiento de la técnica, la forma y el modo y aquí nos dicen que se hizo un estudio que constantemente denominó el que nos lo presentó como socioeconómico.

Pero en todo lo que nos explicó y vimos proyectar ese estudio socioeconómico era solo de una de las partes de la empresa, de las unidades, de la necesidad del servicio y cuando hablaron de la sociedad las preguntas que le hicieron pues decía que era mas o menos aceptable el servicio, se quiere justificar el aumento para favorecer al "pulpo camionero" diciendo que ellos argumentaron que se les había quemado 40 unidades en el problema habido en el 2006, que sufrieron demasiados daños, que su economía menguo, que están a punto de desaparecer, pero tampoco vi que se hubiera preguntando a la sociedad en un estudio verdaderamente socioeconómico si ella no resintió el mismo daño, si ella no dejo de ganar dinero, si ella no perdió con los disturbios mismos que aquí se alegan para justificar un aumento.

Es una lastima que de manera unilateral se haya echo este estudio que yo no llamaría socioeconómico, sino de mercadotecnia simple y llanamente ese estudio de mercado se trato de favorecer al prestador del servicio y se olvidó lo mas importante al usuario.

En cuanto a lo demás siendo prerrogativa del Gobernador entregar así como los Fiats a su gusto, las concesiones ¡bueno! Hasta a horita únicamente nos enteramos de toda la porquería y podredumbre que hubo cuando estaba Aurora López Acevedo, ayer vimos que uno de los truhanes y perdone la expresión había salido ya de la cárcel ¿Qué pasó realmente con la clonación? Va a ser un secreto que lo van a sepultar en la COTRAN.

Dentro de todo esto que yo entiendo se prepara para favorecer insito una y mil veces el monopolio si me preocupa de que se vaya a tener tarifa especial para los estudiantes del grado medio y superior, pero señor de COTRAN ¿no sabe usted que en Oaxaca existen muchos, existimos senectos? ¿No sabe usted que se nos da una credencial que nos concede algún favor hasta en negocios, en ópticas y demás?, pero acá fuera los senectos.

¿Qué no sabe usted señor de COTRAN que también tenemos personas de capacidades diferentes? Espero que usted no tenga en la familia ninguno, pero yo cuando los veo con que esfuerzo llevan los que no pueden andar sus sillas, sus muletas y que no se les pueda tomar en cuenta para un precio especial se me hace doblemente injusto.

Pero repito nada de lo que se diga así, aquí va a variar un ápice el acuerdo que ya tomaron porque ya lo enfatizó, lo repitió en el radio, y en los periódicos, sin embargo si puedo esperar un milagro se lo pido en beneficio de las personas a las que me estoy refiriendo.

Y en concreto mi pregunta como tengo que interrogarlo sería ¿Por qué no se tomó en cuenta ni a los ancianos ni a los senectos? Muchas gracias.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón Coordinador de Transporte en el Estado para dar respuesta a las preguntas de la Diputada Perla Woolrich

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Gracias Presidente, si Diputada Perla Woolrich, un tema que de hecho lo hemos estado comentado y el día de ayer todavía tuvimos una reunión con los transportistas es el tratamiento que se les va a dar a las personas de la tercera edad y a los de capacidades diferentes para que entren dentro de este mismo tratamiento igual que a los estudiantes, es una situación que lo hemos valorando y es lo que estamos impulsando para que sean tomados en cuenta dentro de esta consideración junto con la comunidad estudiantil que se señala en el convenio

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Muy bien, se le concede el uso de la palabra al Diputado Jaime Aranda Castillo de la fracción del Partido Revolucionario Institucional.

El Diputado Jaime Aranda Castillo:

Honorable Congreso, Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, funcionarios de la COTRAN, reconozco el esfuerzo que la Coordinación de Transporte realiza con la finalidad de proyectar la reestructuración del transporte urbano en la zona metropolitana de Oaxaca, estrategia y programa que debidamente ejecutados sin duda harán eficiente el transporte público que durante décadas a sido tormento, preocupación, negocio, al margen de la utilidad que ha proporcionado a la comunidad de la capital del Estado, sin embargo el servicio público de auto transporte dentro de su problemática general sufre crisis que enfrentan a la sociedad, y al propio mundo del auto transporte y lo polariza, en una ocasión son las empresas camioneras, en otras los servicios de alquiler, los choferes, las camionetas de servicio mixto por otra parte las organizaciones sociales, los frentes, las alianzas, los partidos políticos, los grupos de poder, excelentes pescadores en ríos revueltos, una de esa crisis genera la comparecencia del Ingeniero Ruiz Cerón responsable Administrativo de la regulación y adecuada prestación de este servicio público, sería ilustrativo conocer su opinión personal con la experiencia que ha recogido al frente de esa función pública, sería ilustrativo conocer esta opinión sobre la causa del problema, de la problemática del auto transporte pero no es esa la pregunta que motiva mi exposición, pues aún cuando el análisis de la causa permita determinar sus efectos debo centrar mi comentario, estamos aquí quienes representamos al Estado de Oaxaca y no a la capital del Estado con todo y municipios conurbados y en el Estado son frecuentes los problemas que se presentan en sus diferentes regiones, y no son una simple proyección de lo que aquí en la señorial capital sucede, sino cada región tiene sus particularidades, sus problemas, sus necesidades, tuxtepec es claro ejemplo de ello y es evidente que no debemos focalizar el problema en la capital del Estado sino contemplarlo desde la óptica estatal que debe observar esta Legislatura, un imperioso reclamo social es la necesidad de normar el auto transporte público, las circulares, los acuerdos y demás actos administrativos son paliativos que no han resuelto a fondo el problema, creo firmemente que una ley local que regule el auto transporte público será un instrumento que enmarque, límite y legitime a la autoridad administrativa en el ejercicio de sus facultades, su omisión que comparte este Congreso podemos subsanarla trabajando juntos en un proyecto de ley que recoja la realidad social del auto transporte en el estado de Oaxaca y que debidamente analizada con la concurrencia de todos los factores sociales permita vislumbrar mejores horizontes en esta materia, y bien podríamos comenzar ahora preguntándole al responsable administrativo de esta área Ingeniero Ruiz Cerón, ¿Cuáles serían las modalidades del auto transporte que podría contemplar esta Ley en el Estado de Oaxaca?

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón para dar respuesta a la pregunta del Diputado Jaime Aranda Castillo.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Si Diputado Jaime Aranda, desde luego coincidimos en la necesidad de tener ese instrumento que se llamaría Ley de Transporte para el Estado de Oaxaca y la pregunta concreta de cuales serán las modalidades que contemplaría las Ley de Transporte, bueno desde luego son las modalidades que ya están concesionadas es decir servicio de acarreo, servicio de carga ligera, servicio mixto de pasaje y carga, urbanos, taxis en la modalidad, servicio público en la modalidad de taxis, etcétera y las que pudieran presentarse como un servicio que se estuviera prestando en la ciudad de Oaxaca, Municipios conurbados y al interior del Estado.

Coincidimos en que debe de recoger este documento las exigencias, las propuestas del sector en general y que respondan a sus exigencias, entonces nosotros estamos de acuerdo y reitero la disposición del Gobierno del Estado a través de la Coordinación del Transporte para que cuando así se nos requiera podamos colaborar en los trabajo que esta Legislatura pudiera implementar para el efecto.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Bueno una vez terminada esta primera ronda de intervenciones se pasa a la segunda ronda y se concede el uso de la palabra al Diputado Zenén Bravo Castellanos de la Fracción Parlamentaria de Convergencia.

El Diputado Zenén Bravo Castellanos:

Gracias Presidente y demás integrantes de la Mesa Directiva, ciudadanas Diputadas y ciudadanos Diputados, ciudadano Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón.

Es importante reconocer que así como otros funcionarios del Poder Ejecutivo aquí también han reconocido que uno de los problemas mas álgidos que vive el Estado de Oaxaca es el de transporte, yo también quiero señalar hacer una observación respecto a esta comparecencia, porque me pareció que era una comparecencia mas de la empresa “Cal y Mayor” que de la Coordinación de Transporte porque creo que el Coordinador de Transporte tiene los mismos elementos como para haber hecho el esa exposición y que en todo caso quizás producto de un acuerdo de este Poder Legislativo pudiéramos a la mejor haber abordado la exposición de “Cal y Mayor” en una sesión anterior exclusiva para tratar el diagnóstico que ellos han recogido del estudio realizado.

Quiero al mismo tiempo aclarar a los compañeros que el día de ayer me retire de esta sesión lo cual creo que no fui informado por la Mesa Directiva precisamente para suceder una mesa de trabajo con el Coordinador de Transporte respecto de una serie de peticiones de distintas organizaciones sociales y grupos de transportistas que están planteando su problemática y que a la fecha no ha habido resultados concretos.

Efectivamente hay una anarquía en el transporte y creo que lo más lamentable es de que esa anarquía haya sido generada desde funcionarios de la misma Coordinación de Transporte antes CETRAN y que hasta la fecha nos parece que las medidas jurídicas en contra de varios de esos personajes pues no han ido al fondo y que muchos grupos de transportistas actualmente siguen denunciando, siguen acusando de que todavía funcionarios de la Coordinación actual siguen propiciando la salida de automóviles con documentos falsos.

Respecto al incremento de la tarifa del transporte urbano como militantes del movimiento social y popular yo ratifico que estamos totalmente en contra de este incremento ya creo que hemos observado distintas manifestaciones seguramente las cuales irán en incremento en caso de que no haya una política sensible, una política visionaria para atender este reclamo porque pues una vez mas se comprueba que el Estado defiende los intereses de los empresarios y no de las amplias capas de la población trabajadora que recienten fuertemente este incremento debido al raquíico incremento del salario mínimo, creo que si este gobierno tiene hoy un cambio de visión política debería de tomar nota de esa inconformidad social y además de otro elemento porque ya este Poder Legislativo ha fijado también una posición, un posicionamiento con respecto al incremento a la tarifa del transporte urbano y es en el sentido de condenar el incremento y de oponerse totalmente.

Nosotros como fracción de Convergencia, como militantes del movimiento social reiteramos ese posicionamiento; se habla de la necesidad de una Ley de Transporte aquí en esta Cámara ya se ha discutido esa urgente necesidad y esperamos que sea una Ley producto de la mas amplia participación de todos los sectores que nos demos el tiempo suficiente para que permitamos que todos los sectores preocupados e interesados y que seguramente tienen propuestas generemos los foros, los encuentros, las reuniones que sean necesarias para que todos puedan participar y sea una Ley debidamente consensada que resuelva la problemática pero que además recoja las distintas opiniones y voces de la sociedad.

Quiero concluir con dos preguntas respecto a su breve comparecencia o su breve exposición primero ¿cual será la decisión respecto al costo final del transporte ya que por un lado el Poder Ejecutivo respalda a toda costa el incremento a pesar de la protesta social?, y por otro lado el Poder Legislativo ha condenado y por lo tanto esta en contra de dicho incremento ¿en que papel quedaría el Poder Legislativo? ante una actitud necia y totalmente cómplice del Poder Ejecutivo con los empresarios.

En segundo lugar el día de ayer yo presente una propuesta para punto de acuerdo que fue ampliamente debatida y que no pude culminar con mi presencia la discusión por las razones que ya expuse nos parece lamentable que por la información que ha circulado a través de los medios que algunos grupos de empresarios estén financiando a grupos armados para que defiendan sus intereses y que incluso invadan las instalaciones de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca para defender sus intereses ¿cuál será la posición de COTRAN si las investigaciones de la Procuraduría General de Justicia arrojan de que si es cierto que algunos grupos de empresarios han financiado grupos armados para que defiendan sus intereses y que incluso invadan en campus universitario? Gracias.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte en el Estado de Oaxaca para dar respuesta a las preguntas del Diputado Zenén Bravo Castellanos.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Bueno, iniciare con la última pregunta señor Diputado Zenén Bravo, la posición de la COTRAN es ser respetuoso de la Ley, si la Procuraduría o la instancia correspondiente hace las investigaciones y derivado de las investigaciones hay culpables por los hechos que se suscitaron, nosotros no tendríamos mayor objeción en que la Procuraduría aplique la ley o la instancia correspondiente yo creo que es una situación de investigación que esta fuera del ámbito de competencia de la propia coordinación de transporte. Con respecto al aumento la postura de la Coordinación de Transporte como lo dijimos es que el problema en todos los convenios firmados es la falta de seguimiento para el cumplimiento de los acuerdos y aquí es muy importante que independientemente de empresa, independientemente de ruta, de unidades le demos un puntual seguimiento y hacer evaluaciones periódicas para realmente responderle a la ciudadanía y que realmente esos reclamos que tiene en este momento sean resueltos en los próximos meses de acuerdo al cronograma de actividades que hace un momento yo les expuse, si es muy importante para nosotros Diputado que el Congreso del Estado también participe en estas actividades que tal vez no sea su función y que nosotros como Coordinación de Transporte tenemos la obligación de que estas medidas sin necesidad ni de puntos de acuerdo, ni de situaciones especiales porque la ley así nos obliga, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo nos obliga a que revisemos puntualmente que este tipo de actividades se realicen

cumpliendo con lo que marca la ley, decir no tiene porque haber un parque vehicular sin placas, no tiene porque haber un parque vehicular sin verificación ecológica, la revisión físico-mecánica, ante ese panorama no hay excusa, no hay pretexto y nosotros tenemos que asumir esa responsabilidad y lo único que queremos hacer es eso y no tendríamos ninguna objeción para que una comisión de aquí de la Cámara de Diputados este con nosotros pendiente del seguimiento de estos acuerdos y mas que el seguimiento el cumplimiento de los mismos.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Diputado Zenén Bravo Castellanos para réplica.

El Diputado Zenén Bravo Castellanos:

Cuando me refiero a la posible participación de grupos de empresarios para apoyarse en grupos armados para cuidar sus intereses y cuando yo pregunto a la COTRAN cuál sería su posición y su decisión a ese respecto o a las sanciones no me refería a lo que por Ley puede aplicar el Poder Judicial, sino sanciones porque yo creo que no es posible aceptar esa situación en caso de que si se compruebe y bueno solamente reiterarle que nos parece que no hay a pasar de todos los argumentos que se esgriman de que a lo mejor durante años no ha habido incremento yo reitero que el Estado solamente, hoy estamos ante una disyuntiva, o se esta del lado de los empresarios para cuidar sus intereses o estamos del lado de la mayoría de la población trabajadora, también para cuidar sus intereses ante una economía en crisis, ante una carestía de la vida y que reclama: No al incremento al precio del transporte.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Diputado Magdiel Hernández Caballero del Partido Unidad Popular

El Diputado Magdiel Hernández Caballero:

Muchas gracias. Con el permiso de la mesa, de los señores invitados.

La comparecencia del Ingeniero Ruiz Cerón sin duda alguna es de vital importancia porque es punto fundamental para el esclarecimiento del motivo por el cual este Congreso pidió su presencia, sabemos que el problema del transporte es de carácter estructural, ahí coincidimos ante la falta de la misma Ley vigente caduca y desfasada con que el Estado de Oaxaca aborda la problemática, también conocemos que sobre esta problemática no habiendo una respuesta real y verídica al problema real a veces es muy difícil defender lo indefinible, la realidad nos absorbe el problema de los servicios malos, las concesiones irregulares, las rutas de una ciudad y de varias ciudades y municipios de todo el Estado fuera de todo contexto real, es importante una verdadera inversión para este problema de acuerdo a la naturaleza de cada ciudad, sin duda alguna mis preguntas van a ser concretas y reales.

Primer lugar, clarificar que no esta de acuerdo el Partido Unidad Popular como ya lo reiteraron el Congreso no esta de acuerdo en elevar las tarifas del transporte público que quede debidamente enmarcado porque lesiona por todo lo que se ha argumentado los intereses del verdadero usuario y de la gente que menos tiene, señor ingeniero Ruiz Cerón Coordinador en primer lugar mi primera pregunta es la siguiente: ¿Cuáles son las acciones inmediatas para la atención de la problemática actual y que en este momento amerita una respuesta?

Segunda ¿Cuáles son los parámetros que fueron mas importantes para el estudio socio económico para el aumento de las tarifas del transporte? En base a esas respuestas estaremos en condiciones de ver cual es la hipótesis que puede sobrevivir. Es todo en esta primera parte.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón Coordinador de Transporte para dar respuesta a las preguntas del Diputado Magdiel Hernández Caballero.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Si Diputado Magdiel Hernández Caballero lo comentaba yo hace un momento las acciones inmediatas que la propia Coordinación de Transporte y otras instancias de Gobierno vamos a llevar a cabo con el programa ya dado a conocer aquí es que el día 23 de enero vamos a hacer una primera evaluación con las empresas transportadoras, las empresas del servicio urbano para que de acuerdo al convenio firmado veamos los avances que se han dado en esta materia, es decir hay acciones que no se necesitan de mucho tiempo o de un capital adicional para que se lleven a efecto, se lleven a cabo como es el retiro de los autobuses chatarra que no deben de seguir circulando y que eso lo pudiéramos evaluar en una primera acción y eso lo tenemos que hacer repito el próximo día 23 de este mes, otra de las actividades que no necesariamente se debe de llevar con dilación es la revisión administrativa que ya la iniciamos desde el mes de noviembre pasado para el reemplacamiento o el emplacamiento de las unidades que circulan en la ciudad de Oaxaca y los Municipios conurbados, pero ese emplacamiento tiene que cumplir también con una revisión físico mecánica en diciembre pasado ya hicimos la primera revisión de 240 unidades en con Coordinación de Tránsito del Estado, Transito Metropolitano y la propia Coordinación de Transporte y ahí el día 23 vamos a dar un resultado de esta revisión que se efectuó aquí en la ciudad de Oaxaca con ese primer parque vehicular, la idea es que pasen a revisión las 911 unidades del Servicio de Transporte Urbano de la ciudad de Oaxaca y que al último podamos nosotros entregar resultados concretos a la ciudadanía.

Hay otras acciones que desde luego se deben de tomar en cuenta o se tienen que llevar a cabo junto con los empresarios y que tienen que ver con procedimientos administrativos que están pendientes, es decir hay unidades que no se han dado de alta ante la Coordinación de Transporte y siguen circulando en las calles de Oaxaca sin ningún control ahí han sido requeridas las empresas de manera oficial con documentos por parte de la Coordinación de Transporte para que regularicen su situación a la voz de ya ahí tampoco debe de haber dilación y que todas esas unidades que están así puedan pasar ya a ser regularizadas como deben ser todos los vehículos del servicio público y de servicio particular obviamente, entonces si estamos en eso y el próximo día 23 estaremos haciendo la primera evolución reiteramos la disposición la invitación muy respetuosa a esta soberanía para que así lo disponen nos pudieran acompañar a esta primera revisión que para nosotros y mas para los ciudadanos los usuarios es muy importante.

Los parámetros que se tomaron en cuenta para el aumento de la tarifa son los que se han mencionado y son los que se han expuesto en el proyecto desde luego que tienen que ver con los costos de operación son costos de operación altos, son costos de operación altos por lo mismo que señala el estudio que son, es un servicio público que por su gran cantidad de unidades en circulación aumentan los costos de operación y se vuelve hasta cierto punto en el índice de ocupación o en el porcentaje de ocupación hasta cierto punto ineficiente desde luego que una de las sugerencias del estudio es que implementado este proyecto no necesariamente tiene que aumentar la tarifa y lo dice muy claramente, la idea es que con menos autobuses

podamos ofertar un mejor servicio a la ciudadanía y la empresa ponía el ejemplo muy claro si tenemos que movilizar 500 personas con 2 autobuses; 250 personas por autobús es un ingreso pero que si le metemos 4 obviamente se reduce al 50% en detrimento obviamente de los costos de los empresarios por los costos de operación, entonces si hay que aceptar que hay una ineficiencia en el servicio público prestado pero que ese es el sistema que se tiene entonces con este proyecto lo que se pretende es cubrir esas ineficiencias subsanar esas ineficiencias y poder ofertarle a la ciudadanía un mejor servicio y obviamente a la larga a menor costo, pero para eso se tienen que hacer múltiples acciones que tienen que ver con obra pública, con mayores recursos y que este proyecto no se dijo; aprovecho la oportunidad para decirles se pretende que se termine antes valga la redundancia antes que termine la administración actual tiene que ver con la construcción de terminales troncales, con nuevas vialidades con paradores, con una serie de modificaciones a la infraestructura vial que se le tiene que dar concreción. Desde luego que en esto tienen que participar señor Diputado no nada mas la ciudad de Oaxaca o el Municipio de Oaxaca de Juárez se ha estado hablando ya con algunos Presidentes Municipales no para el consenso del proyecto sino para que se incorporen ya a este proyecto iniciado y que realmente puedan tener una participación directa en el mismo proyecto porque van a salir beneficiados también los ciudadanos de los Municipios conurbados.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Diputado Magdiel Hernández Caballero para replica.

El Diputado Magdiel Hernández Caballero

Muchas gracias, efectivamente creo que hay coincidencia sin embargo yo represento algo simple, la gente común y corriente nos pregunta y nos dicen ¿porque elevan las tarifas ante un transporte ineficiente? Usted mismo señor Ingeniero ha dicho aquí que hay deficiencias, que hay camiones chatarra, que hay anarquía ¿Por qué no se tomo en cuenta eso antes de elevar la tarifa?

Es decir sabiendo la realidad que el transporte de veras nuestro transporte se encuentra en pésimas condiciones algo se tenía que hacer frente al “pulpo camionero”, ya hemos coincidido que es un monopolio con cierto intereses, con presiones, pero el acto de gobierno es ¿Por qué a pesar de toda esta realidad deficiente, cara y mala se otorgó el aumento bajo ese criterio? Gracias

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra a la Diputada Guadalupe Rodríguez Ortiz de la Fracción Parlamentaria del PRD.

La Diputada Guadalupe Rodríguez Ortiz:

Buenas tardes señor Ruiz Cerón, buenas tardes compañeras y compañeros Diputados.

Aunque no estemos de acuerdo en el asunto de que se haya llamado al Coordinador del Transporte en Oaxaca para un solo tema, pues bueno vamos abocarnos a ese solo tema y necesariamente las preguntas talvez nos queden muchas porque se restringe un tanto a una sola pregunta yo voy hacer mas de una, porque creo que el tema lo amerita, y espero que el Ingeniero este en la condición de contestarlas.

Indudablemente los problemas del transporte público son de carácter estructural no se limitan indiscutiblemente al tema de las tarifas para los usuarios aunque la cuestión del costo por el servicio sea la mas visible, lamentablemente los problemas en el diseño de las rutas, el estado de las unidades, los horarios de servicio, el estatus jurídico de las concesiones y las múltiples practicas corporativas que aun subsisten tienen condenada a la sociedad a utilizar un servicio de transporte público deficiente, ineficaz e inviable para el perfil de la ciudad y su zona conurbada afirmo que las autoridades y los consecionarios del ramo mienten cada vez que conviene el incremento de las tarifas del transporte público, cada vez que lo hacen publicitan un conjunto de buenas intenciones que lamentablemente nunca cumplen, ni el Gobierno del Estado a través de la Coordinación de Transporte así llamada partir de este sexenio, ni los concesionarios del ramo cumplen lo que la sociedad reclama; el Estado no asume su responsabilidad social de garantizar la calidad del servicio, ni lo permisionarios garantizan la renovación de su obsoleto parque vehicular y la capacitación pertinente de sus trabajadores; hoy podría dar en forma detallada cuenta de la cantidad exorbitante de accidentes automovilísticos propiciados por los trabajadores del transporte público, unos imputables a su impericia para conducir y otros consecuencia del deficiente estado de las unidades, sin embargo me voy a ahorrar el rosario de agravios para no dramatizar un problema que requiera acciones objetivas para enfrentarlo.

En principio señor secretario es necesario revertir el alza de las tarifas del transporte publico a 3.50 como estaba establecido; esto como una medida inicial que envía a la sociedad un mensaje claro de que se esta asumiendo responsablemente el problema, así también esta Legislatura tomará la determinación de analizar, discutir y aprobar una nueva Ley de transporte que resuelva por un lado la complejidad del servicio y por otra parte prevea de fondo los problemas futuros que representa la necesidad social de transporte de personas.

Hoy lo digo con el mayor respeto a los dueños del “pulpo camionero”, la inversión que realizan por cada unidad nueva es recuperable en un plazo no mayor de tres años, es decir; si revisamos objetivamente los estados financieros de los señores concesionarios probaremos que los índices de ganancias de estos realmente son desmesurados porque no hay concesionario que tenga este servicio operando con numero rojos.

En el mercado actual una unidad nueva cuesta pesos mas pesos menos un millón 30 mil pesos y la cuota diaria que un operador entrega al permisionario diariamente alcanza la cantidad promedio de mil 300 pesos es decir; en tres años el concesionario obtiene un millón 423 mil 500 pesos de los cuales con la diferencia entre el costos y la rentabilidad se cubre sobradamente el mantenimiento pensando que a los trabajadores solo les dan comisión y no les cubren un salario, entonces esta claro en el caso de la ciudad y su zona conurbada en que alrededor del 80% del parque camionero tiene mas de 5 años que los permisionarios están realmente gozando de utilidades excepcionales las que penosamente les alcanza para montar y pagar escenario de violencia e intimidación social.

En estos días se ha palpado con mayor intensidad la molestia de la ciudadanía con el servicio de transporte público y debo advertir que los grandes problemas sociales tienen como detonante las caprichosas e insensatas decisiones gubernamentales. Además es importante la renovación del parque vehicular porque una ciudad con vocación turística requiere conservar su centro Histórico en buen estado preservando el ambiente y el paisaje urbanístico.

El incremento a las tarifas del servicio público transporte alcanzo el 28.5 % en contraste con el mísero incremento del 4% al salario mínimo, esto no tiene nombre porque la revisión de las condiciones del capital es muy distinta a la revisión de las condiciones debidas de los

trabajadores, las razones para incrementar las tarifas al servicio de transporte público no han sido explícitas hasta ahora que nos informan como fueron autorizadas, se hablaba de un estudio que nadie conocía hasta hoy que la empresa que lo hizo lo dio a conocer aquí con nosotros, en principio debo advertir que la exposición que ha presentado en esta comparecencia resulta insuficiente para acreditar las decisiones que la coordinación a su cargo ha tomado respecto del incremento en las tarifas del servicio, es decir dicho incremento con base a las consideraciones expuestas es inviable sin embargo en el contexto de lo que usted ha afirmado me permito preguntarle ¿En que estado de cumplimiento se encuentran los compromisos que en el 2002 suscribieron las empresas camioneras con el Gobierno del Estado?, ¿Si nos puede exhibir en este momento una copia del convenio que celebró el Gobierno del Estado con los permisionarios en el 2002 a efecto de que esta soberanía pueda analizar si se cumplieron o no las cláusulas de dicho convenio?, ¿Si nos puede usted también dar una copia del convenio que ya a suscrito en este 2008?, ¿Cuántas empresas aunque ya lo sabemos que son 4 y que cuentan con 911 unidades prestan el servicio en los municipios conurbados y en esta ciudad?, y señor Coordinador también quisiera saber si ¿La empresa que hizo el estudio fue la que determino el incremento del pasaje?

No comparto cuando dice que un usuario se espera 5 minutos para abordar un camión, yo creo que nunca ha esperado ni mucho menos abordado un camión en las calles de la ciudad. Usted habló de que el Gobierno del Estado tiene deudas con los concesionarios del transporte yo quiero saber ¿A cuanto ascienden y con que motivo el Gobierno del Estado utilizó los vehículos que motivo de la deuda?

Y por ultimo, por qué la COTRAN nada ha hecho porque es evidente con los vehículos que todos los días circulan en muy malas condiciones, ejemplo señor coordinador yo lo invito a que saliendo de esta comparecencia vaya usted y espere un servicio ACUARIO que circula de la central de abasto a San Sebastián Tutla y verdaderamente yo creo que ahí usted le daría la razón a la gente para no pagar el precio que ustedes están poniendo en este momento. Es cuanto.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, para dar respuesta a las preguntas de la Diputada Guadalupe Rodríguez Ortiz.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Si Diputada Guadalupe Rodríguez Ortiz, los autobuses ACUARIO no son una empresa reconocida por la Coordinación de Transporte, por lo tanto no, la autorización de la tarifa de la que estamos hablando no incluye esta empresa y ahí Tránsito del Estado y Tránsito Metropolitano tienen que ver con la regularización o la no circulación de estas unidades porque en este momento no son unidades concesionadas por el Gobierno del Estado, o sea, no es motivo de esta empresa para la autorización de esta tarifa por que no están concesionados por el Gobierno del Estado, de que esa deuda, bueno al Gobierno del Estado se le acercan infinidad de autoridades municipales en muchos casos grupos vulnerables, estudiantes, que solicitan el apoyo del Gobierno del Estado para ir a eventos o algunas reuniones o a atención de grupos a diversas partes de la república o al interior del estado y desde luego que el Gobierno del Estado les presta o les proporciona ese apoyo, entonces todos estos apoyos y todos estos viajes por así decirlo se contratan no nada más con el servicio urbano, los que son al interior del Estado dentro de los municipios conurbados pues si, son del servicio urbano, pero también se contrata con servicio foráneo cuando son fuera del estado y que incluso hay algunos alumnos de alguna

escuela de aquí de valles centrales que han ido hasta Jalisco a eventos de carácter nacional y que el Gobierno del Estado los a apoyado para que puedan asistir a estos eventos, entonces son diversos viajes con diversas comisiones o diversos motivos en los que el Gobierno del Estado les apoya, con mucho gusto Diputada le vamos hacer llegar mediante un oficio copia de los dos convenios, tanto el convenio del 2008 el que se acaba de suscribir, como el convenio del 2002, y que en su momento me remitiría a sus ordenes para comentarlo y para poder hacer una evaluación del cumplimiento no, de este convenio del que estamos suscribiendo en este momento y el anterior se lo vamos hacer llegar mediante un oficio puntualmente el día lunes, por parte de la Coordinación de Transporte.

¿Cuántas empresas prestan el servicio? bueno pues como usted lo indicó, como lo mencionó usted también son cuatro empresas con diferente cantidad de vehículos cada empresa haciendo un total de 911 unidades en total. Gracias presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra a la Diputada Guadalupe Rodríguez para el derecho de replica.

La Diputada Guadalupe Rodríguez Ortiz:

En el tintero el asunto de a cuanto asciende, y algunas otras preguntas que le hice, yo espero que al momento de recibir el día lunes las copias, y también solicitaría que las envié a cada uno de los integrantes de esta Legislatura nos pudiera también dar un concentrado ahí de que si el 2002 el convenio que se hizo el 2002, se cumplió cabalmente para que ustedes tuvieran, no solamente la autoridad legal, sino la autoridad moral, ante la sociedad para incrementar el pasaje como lo han hecho, en la medida de que esto pase creo que pudiéramos tener credibilidad en quienes están al frente de estas dependencias y sobre todo nosotros estaríamos satisfechos si los cumplimientos fueron de manera total para poder esta vez incrementar el pasaje con el que aclaramos, reafirmamos, no estamos de acuerdo y desde la parte donde estemos seguiremos pugnando porque realmente se hagan acciones en beneficio de la gente, no solamente en beneficio del “pulpo camionero” que todos los días, pues comete atrocidades en esta ciudad sin que nadie los, los pare, no, los frene afirmo también como lo hice en mi exposición debido al contubernio entre autoridades y concesionarios.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Diputado Gerardo García Henestroza de la fracción parlamentaria del Partido Acción Nacional.

El Diputado Gerardo García Henestroza:

Con el permiso del Presidente de la Comisión Permanente de Vialidad y Transporte, compañeros Diputados, Diputadas, invitados, medios de comunicación, Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, sea usted bienvenido a esta casa del pueblo, a la casa donde se supone que debe de entrar cualquier ciudadano y desafortunadamente creo que no estamos cumpliendo con esa parte que le corresponde a esta Legislatura abrirles las puertas aquel que quiera manifestarse y aquel que quiera en un momento dado ser recibido por los diputados.

Obviamente quiero hacer mención por el cual estamos aquí reunidos que se supone la semana pasada tuvimos un punto de acuerdo de urgente y obvia resolución acerca de que no estábamos de acuerdo del aumento de transporte, compartimos los grupos parlamentarios de Acción Nacional, del PRD, Convergencia, PUP, Alternativa, Nueva Alianza, PT y de ultima hora sumamos esfuerzos para poder construir y que se diera esta comparecencia el día de hoy y al parecer de alguna u otra manera como siempre lo he manifestado parece ser que al Gobierno le gusta meterse en problemas Gobierno del Estado, porque que pasaría sino hubieran invitado a los compañeros que reclaman el transporte legalmente establecido al transporte que legalmente a los que están pidiendo que se regule el transporte y que obviamente diferentes fracciones han participado para que se diera esto el día de hoy y obviamente pues esto no deja bien parado al Gobierno del Estado al contrario es un problema que tiene Oaxaca desde hace muchos años y por lo consiguiente pues siempre es la omisión, la omisión, la omisión y no entrarle de frente al problema, yo quisiera informarle al Coordinador de Transporte acerca del informe que nos presento prácticamente pues no refleja lo que realmente por el cual estamos aquí, a nosotros siempre se nos ha parecido que mejor sean los hechos y después lo que nos vengan a exponer porque desafortunadamente la empresa “Cal y Mayor” pues como lo decían mis compañeros desconocen realmente la situación que vivimos nosotros los Oaxaqueños y obviamente pues como es algo que se esta generando por parte del mismo Gobierno pues tiene que salir a favor del mismo Gobierno y los beneficiados pues simple y sencillamente son los transportes urbanos y suburbanos Guelatao, los servicios y transportación Express Antequera y los transportes urbanos de la ciudad de Oaxaca, obviamente esos también tienen nombre y apellido cada uno de los representantes legales y en este acuerdo que firmaron el día 22 de diciembre aquí lo tengo a la mano pues obviamente así como todos los acuerdos que se toman en la Secretaria General de Gobierno con los diferentes Secretarios pues nunca son respetados yo estoy casi seguro compañera Diputada Guadalupe que el 2002 que se tomaron los acuerdos y este que se esta tomando a horita pues simple y sencillamente no van hacer respetados ¿Por qué?, porque se supone que hay 911 bueno vamos a suponer que sean 920 con los clonados con los que se han inventado y los piratas que andan circulando de los camiones, yo hice una operación muy sencilla hace ratito acerca de estos 920 urbanos que circulan por la ciudad de Oaxaca y que tienen 670 usuarios aproximadamente por día si lo multiplicamos por los 920 nos va a dar 616,400 usuarios multiplicados por los 4.50 nos va a dar la módica cantidad de \$2,773,800 pesos diarios de los cuales son beneficiados las empresas que hice mención.

Desafortunadamente el Gobierno del Estado a estas alturas no ha cumplido con el plan Estatal de Desarrollo Sustentable que nos hizo valer y que nos dijo que iba a echar a andar en este sexenio del 2004-2010, y les voy a leer aquí lo que dice de acuerdo a lo que marca el Plan Estatal los principales problemas del transporte urbano y foráneo son las creciente contaminación provocada por su parte vehicular, la inseguridad de las carreteras, la falta de capacitación de sus operarios para brindar un trato adecuado de los solicitantes del servicio y sobre todo la obsolencia de la mayoría de las unidades.

El transporte es una de las actividades mas dinámicas de la economía nacional y se desarrolla entre intereses nacionales y estatales siempre en competencia regido por una normatividad poco actualizada y procesos burocráticos que desvía la conducta de los servidores públicos y generan conflictos en la que participa prestadores de servicios y autoridades afectando una gran medida a los usuarios, esta actividad se ha convertido en un botín y razón de chantajes de pseudo líderes que usando la buena fe de los pueblos se han apropiado de los permisos y concesiones que sin duda deben usufructuar las comunidades los trabajadores del volante y los empresarios dedicados al flete y transportación de pasajeros, expresa el Gobernador del Estado que modificaremos el marco jurídico para terminar los vicios existentes y ordenamiento del

transporte, hasta cuando va a tener que estar esperando Oaxaca los ciudadanos que este Plan Estatal de Desarrollo sustentable se cumpla.

Yo creo que así como nos acaba de hacer mención hace rato el Coordinador de Transporte acerca de que este plan que se tiene pensado hacer conforme a la situación para poder tener una mejor viabilidad en el centro histórico en Oaxaca, pero se nos está olvidando temas importantes de todo el Estado, acuérdense señores Diputados que nosotros estamos aquí por todo el Estado de Oaxaca, y hay temas importantísimos en cuestiones de transportes, para la Cuenca, para el Istmo, la Costa, la Cañada, Mixteca, y desafortunadamente aquí lo estamos evadiendo y evadiendo y evadiendo; yo quisiera preguntarle al Coordinador de Transporte pero así como amigos, como compañeros que me diga ¿Cuanto le costo al Gobierno del Estado lo que nos acaba de exponer “Cal y Mayor” y Asociados?, y obviamente sabemos que lo pago el Gobierno del Estado eso no me queda la menor duda y la otra es que es el momento de construir compañeros diputados, Coordinador de Transporte, Gobernador del Estado y darle una solución a Oaxaca.

Oaxaca necesita una ley de transporte porque no le ponemos nombre al niño y apellido que se llame Ley de Transporte pero que también le pongamos fecha de nacimiento y de una vez aquí establezcamos con el Coordinador de Transporte cuando nos ponemos de acuerdo porque la fracción parlamentaria de Acción Nacional a presentado desde la Legislatura pasada una ley que aquí la tengo y es el momento que nos sentemos a discutir y la presentemos ya aquí no estamos descartando ni estamos creando protagonismo aquí es incluir a todos los Diputados que pongan su granito de arena, a las diferentes coordinaciones que tiene Gobierno del Estado y que no necesitamos contratar ninguna empresa como lo hizo Aurora Acevedo en el sexenio anterior que anduvo exponiendo una ley por todo el Estado y que al final de cuentas nunca llegó al Congreso del Estado, ustedes piensan que vamos a seguir engañando al pueblo y que dentro de tres años que se solucione el problema de tránsito en el Estado de Oaxaca pues nuevamente el Gobernador piensa seguir sosteniéndose y ganar las elecciones del 2010 yo no lo creo si no empezamos a construir y empezamos a darle soluciones reales y hechos a los ciudadanos Oaxaqueños pues simple y sencillamente yo creo que no vamos a llegar a nada, y la otra que quería yo sugerirle aquí al Coordinador de Transporte y por ahí vi también por ahí al compañero José Guzmán encargado de tránsito de todo el Estado bueno hasta cuando van a seguir moviéndose esas unidades pues que no están concesionadas y porque se le permite la circulación ósea cualquiera nos han hecho mención que funcionarios de gobierno porque están muy bien parados con el Gobierno del Estado tienen placas desde hace 12, 15 años algunos que sin placa circulan y seguimos en la impunidad y seguimos encubriendo porque simple y sencillamente no por ley ejecutamos lo que nos corresponde, por mi parte es todo. Es cuanto señor presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz, Coordinador del Transporte para dar respuesta a las preguntas del Diputado Gerardo García Henestroza.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Si señor Diputado Henestroza, hoy mismo por la mañana se hizo un operativo por la última pregunta que usted hizo ¿Que hasta cuando se permitirá la circulación de las unidades que no están regularizadas?, hoy mismo se hizo un operativo en la ciudad de Tlaxiaco en donde tenemos un problema de los graves en la cuestión de piratería y se detuvieron 75 unidades que no cuentan con su documentación, esas unidades se remiten a los corralones regionales y

corralones de aquí de la ciudad de Oaxaca y que así lo estipula también el acuerdo número 48 en donde se habla del castigo, de las sanciones a las que se hacen acreedores estas personas que andan circulando con este tipo de vehículos que va desde uno a cien salarios mínimos la mayor que son aproximadamente \$4, 800 pesos despintar la unidad y en caso de reincidencia el propio acuerdo 48 habla de confiscar estos vehículos si los señores como lo estoy mencionando reinciden en poner a circular estas unidades, pero bueno la operatividad de estos acuerdos esta como lo marca el mismo, la responsabilidad de la Secretaria de Protección Ciudadana a través de la Dirección de Tránsito del Estado apoyados por la Dirección General de Seguridad Pública.

¿Cuanto le costo al gobierno del estado el proyecto que se presentó?, bueno no se presentó el proyecto completo lo dijimos desde un principio es una presentación muy resumida de 20 minutos o un poco más de un total de 2 horas, pero que en su momento se les podría presentar completo con mucho gusto cuando usted no los indique y este es un proyecto que se cubrieron los gastos del mismo de la elaboración del mismo por parte del Gobierno Federal SEDESOL en un 50 % y en un 50 % el Gobierno del Estado es decir, el Gobierno Federal a través de SEDESOL apoya al Gobierno del Estado de Oaxaca con 3 millones de pesos y 3 millones de pesos que aporta el Gobierno del Estado para hacer este proyecto que el objetivo es poder solucionar en una gran medida por no decir que en la totalidad del problema del transporte, pero lo tenemos que reconocer es parte del Gobierno Federal el 50 % y el Gobierno del Estado.

La ley de transporte como dice el señor Diputado que había que ponerle nombre y apellido, ya lo mencionamos en próximos días estaremos aquí con los señores Diputados para presentar la iniciativa de ley en lo que corresponde a este tema tan importante que es la ley de transporte en el Estado de Oaxaca. Muchas gracias Diputado Presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se concede el uso de la palabra al Diputado García Henestroza para réplica.

El Diputado Gerardo García Henestroza:

Le agradezco señor Coordinador acerca de la contestación, pero fíjese que resulta bastante sorprendente que como es posible que hasta el día de hoy que viene a comparecer es cuando hasta el día de hoy toman acciones para que se detengan a los camiones, imagínese si fuera diario cuantos sumaríamos en el año, entonces yo creo que tendríamos que evaluar esa situación y la otra es que simple y sencillamente quisiera yo que quedara aquí ya establecido de una vez y ojala y le permitiéramos que nos contestara el Coordinador porque se supone no tiene derecho de réplica, pero si quisiéramos definir la pregunta de nombre y apellido que se llame Ley de Transporte, pero también que le pongamos fecha de nacimiento. Cuando fijamos la fecha para que hasta esa fecha ya podamos presentar en conjunto esa Ley en la Cámara de Diputados.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se concede el uso de la palabra a la Diputada Eva Diego Cruz de la Fracción del Partido Revolucionario Institucional.

La Diputada Eva Diego Cruz:

Muy buenas tardes, con el permiso de los integrantes de la mesa, señor Coordinador, compañeras y compañeros Diputados.

El transporte público urbano es uno de los sistemas mas importantes para el buen funcionamiento de cualquier urbe, los taxis y los autobuses que circulan diario por la ciudad de Oaxaca son los responsables de vincular a miles de personas con las actividades productivas que les ocupa cotidianamente, efectivamente la tarifa del transporte urbano se mantuvo estable en cinco años, así mismo se ha mantenido estático el proyecto de modernización que cada año han prometido los concesionarios del transporte urbano a la ciudadanía Oaxaqueña con motivo de una petición del incremento de tarifa, petición que obviamente el pueblo no ha permitido, vehículos de desecho falta de capacitación de los conductores que por su irresponsabilidad genera innumerables accidentes y en ocasiones hasta la perdida de vidas humanas, falta de seguimiento de un programa de revista y verificación ecológica, mala planeación de rutas ocasionando congestión vial, así como la falta de garantías para los usuarios, como el seguro del viajero y el pago de la tarifa mínima a estudiantes de los diferentes niveles educativos, personas de la tercera edad y personas con capacidades diferentes.

Hoy señor Coordinador me entusiasma escuchar que lleva usted la propuesta de que se respete la tarifa mínima a las personas de la tercera edad y a las personas con capacidades diferentes, esperamos que se lleve a cabo y que estas personas vulnerables se les apoye con esta tarifa mínima, es claro que estamos frente a dos panoramas que en este momento buscan justificar el alza del pasaje y quiero decir que ninguno de los Diputados de este Congreso esta de acuerdo con el alza del pasaje todos estamos inconformes y por eso comento que estamos frente a dos panoramas en este momento que buscan justificar el alza del pasaje, primero se presenta ante este Congreso un proyecto integral que se denomina de reestructuración de corredores del transporte urbano en la zona metropolitana de Oaxaca se nos presenta un proyecto ambicioso, un proyecto que busca subsanar el deficiente servicio de transporte en Oaxaca y por eso quiero comentarle señor Coordinador, ese proyecto que nos presentan a este Congreso se oye un proyecto muy interesante obviamente que aplaudimos, este Congreso y quiero decirle ¿Es real este proyecto señor coordinador? Quisiera que me comentara, que me explicara los pasos de ejecución obviamente esa parte de la contradicción que se genera al momento de pedir un aumento de tarifa es la falta de confianza de la ciudadanía de que realmente este proyecto que es tan importante y que va a solucionar un problema tan critico en Oaxaca es que muchas veces no se cree. Entonces si me gustaría que me comentara señor Coordinador si es real, si es serio este proyecto.

Segundo hace rato los Diputados que me antecedieron decían que siempre cuando se busca el incremento de una tarifa se hablan de acuerdos de parte de los transportistas, acuerdos que se firman y que no se cumplen, eso es claro.

Quisiera decirle señor Coordinador si tiene usted un calendario de seguimiento de las acciones que va a implementar para que estas empresas realmente cumplan los acuerdos pactados a estas cuatro empresas que conforman el monopolio del transporte urbano de Oaxaca realmente se les va a vigilar o existe compromiso con los empresarios. Es cuanto señor Presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra al Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón Coordinador de Transporte para dar respuesta a las preguntas de la Diputada Eva Diego.

El Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte Público en el Estado:

Si Diputada Eva Diego, sobre la pregunta de que si el proyecto es real, bueno tan real que se esta exponiendo en este evento, pero además en la ejecución del propio proyecto ya se iniciaron los trabajos, el señor Gobernador ha dado instrucciones precisas a la Secretaria de Obras Públicas para que se localicen lugares que de acuerdo al proyecto tienen que operar como terminales troncales en algunos puntos específicos de la zona metropolitana y que ya las diversas dependencias involucradas en este proyecto están trabajando al respecto, desde luego que se están trabajando también en la consecución de fuentes de financiamiento es un proyecto que se habla de 1,600 millones de pesos aproximadamente no es cualquier cantidad pero que existe plena disposición por parte del gobierno del Estado es decir del Gobernador Ulises Ruiz de conseguir estos recursos y llevar a cabo este proyecto y terminarlo antes de la conclusión de esta administración gubernamental que es del 2010.

Entonces si ya se esta trabajando en la ejecución, con los recursos que se tienen por parte del Gobierno del Estado involucrar también a los Municipios conurbados para que ellos puedan participar también con su aportación.

El calendario de seguimiento con los compromisos se la vamos a hacer llegar el cronograma de actividades de cada una de las acciones a realizar para que ahí sino hubiere inconveniente, lo hemos mencionado pudiéramos ponernos de acuerdo y darle seguimiento en el cumplimiento de los acuerdos y de las actividades que se mencionan en el propio convenio si tenemos un cronograma de actividades le puedo adelantar que la mayoría de estas actividades no debe pasar del mes de febrero terminado para que podamos nosotros darle resultados concretos a la ciudadanía, lo hemos comentado con los señores Diputados de que es necesario darle una respuesta puntual a la ciudadanía, resultados que no se queden nada mas en tinta y papel y que realmente se rescate lo que ustedes han mencionado aquí la credibilidad en los compromisos asumidos tanto de los transportistas como del Gobierno del Estado para poderle ofertarle un mejor servicio.

La intención es que realmente la ciudadanía oaxaqueña, los usuarios tengan un servicio de calidad, tengan un servicio que responsa a las exigencias de ellos mismos y que estén acorde con las tarifas que se están aplicando para el servicio de transporte urbano. Muchas gracias

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Se le concede el uso de la palabra a la Diputada Eva Diego para derecho de replica

La Diputada Eva Diego Cruz:

Bueno me parece bien señor Coordinador que se nos envié el calendario creo que afirmo este Congreso esta completamente comprometido con que se le de cumplimiento a los acuerdos que se han celebrado Gobierno del Estado con los Transportistas, se habla de una Comisión y usted invita al Congreso del Estado a que forme parte para darle seguimiento al cumplimiento de esos acuerdos de mi parte yo quisiera decir que el Congreso esta en la mejor disposición de asumir ese compromiso con la ciudadanía de ser la voz para la defensa de estos derechos que tiene la gente que mas lo necesita, la gente mas vulnerable, la gente mas pobre que son las que hacen uso del servicio público.

Entonces es todo, esperamos los datos que nos va a dar, esperamos la invitación para conformar esa comisión y obviamente esperamos que se inicie ese proyecto integral que tanto



requiere Oaxaca para empezar a darle una solución a un problema tan fuerte como es el problema del transporte. Es cuanto señor Presidente.

El Diputado Presidente Agustín Aguilar Montes:

Gracias Diputada, se dan por concluidos los trabajos de esta comisión permanente de vialidad y transporte agradeciendo al ciudadano Ingeniero Gonzalo Ruiz Cerón, Coordinador del Transporte del Estado su presencia ante esta comisión.