

# SISTEMA DE TRANSPORTE Y RED VIAL

## 1. EL PLAN DE DESARROLLO Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y RED VIAL

El Plan de Desarrollo 1998 – 2000 planteó en su diagnóstico sobre el transporte y la red vial, entre otras cosas:

“En lo que se refiere a la movilización de pasajeros y al sistema vial al interior de la ciudad, el transporte masivo de pasajeros se realiza a través de las líneas del sistema Metro que moviliza en promedio 310.000 pasajeros/día, todavía no logra operar con un volumen más alto de pasajeros dado que no se ha implementado en su totalidad el sistema integrado de transporte (S.I.T.), lo que impide mejorar la calidad y eficiencia del servicio. Los planes de expansión de su cobertura por concesión, hacen prever la consolidación de este modo de transporte”.

“Al interior de la ciudad, el servicio de transporte público colectivo de pasajeros es prestado por 24 empresas privadas formales, que operan 122 rutas con un parque automotor de 3.750 vehiculos, movilizandoo un promedio diario de 1.260.000 pasajeros, con graves problemas en 76 sitios de la ciudad donde funcionan las terminales de buses”.

“Para las zonas periféricas de la ciudad se presta el más deficiente y costoso servicio de transporte colectivo, debido al incumplimiento de los horarios autorizados a las empresas formales y a las precarias condiciones de accesibilidad a estas zonas. Por ello, se ha generado una modalidad de transporte informal que hoy cuenta con 29 unidades de operación comercial sirviendo 29 rutas, con un parque automotor de 750 vehiculos cuya edad promedio es de 18 años, lo que representa un alto riesgo potencial de accidentes dadas las condiciones topográficas en estos barrios”.

“La saturación de puntos o sectores de la red vial va ligada al acelerado crecimiento del parque automotor en el Valle de Aburrá (10% anual), al lento crecimiento de la oferta de capacidad del sistema vial arterial, a la atomización

del transporte público colectivo de pasajeros (microbuses y taxis) y al inadecuado uso de las vías, por falta de educación vial y por el estacionamiento indiscriminado sobre ellas”.

“La movilidad de la ciudad se soporta en 419 Km de vías de tipo autopistas, arterias y colectoras, que representan el 17.5% de la red vial urbana (muy por debajo de los estándares internacionales). Adicional a esta deficiencia, se suma la carencia de articulación de la malla vial terciaria en algunos barrios de la ciudad, debido al proceso de desarrollo urbano que se ha dado en los últimos años (urbanizaciones cerradas) y a las condiciones topográficas e hidrográficas”.

“El sistema vial arterial en los sectores de estratos medio y alto, ha sido construido casi en su totalidad por la modalidad de valorización. Esta forma de financiación, sin embargo, registra una fuerte decadencia en los últimos tiempos, la cual se refleja en el atraso sufrido por el sistema vial arterial de la ciudad. Solo 0.8 Km por año se ejecutaron por cobro de valorización entre 1990 y 1992, en los últimos años se ha mostrado un repunte con la participación del Area Metropolitana y la unidad ejecutora del INVAL. Por ello, se presenta un notorio grado de saturación en la red vial principal durante varias horas del día, con congestiones de tránsito, que hacen mirar hacia la necesidad de implantar nuevos modos de transporte que demanden menos espacio vial por usuario y mejorar los que se dispone, para desestimular en lo posible el uso del vehículo particular”.

“Para la circulación peatonal, existe una gran carencia de andenes en las diferentes zonas de la ciudad, lo que respresenta, de un lado, alto riesgo potencial de accidentes, dado que el peatón debe transitar por el espacio vial, y por el otro lado, una mayor demanda de transporte público y privado. Adicionalmente, existen andenes con bajas especificaciones y poca continuidad que los hacen poco funcionales”.

“La inseguridad vial en la ciudad es generada por la deficiente señalización y la falta de cultura y educación vial de los conductores y de los peatones. El tipo de accidente más común es el atropello al peatón y las causas más frecuentes de imprudencia y el exceso de velocidad”.

“El estado de los pavimentos de las vías ha sido orgullo de la ciudad y ejemplo para el país, sin embargo, la asignación presupuestal para su mantenimiento ha disminuido en los últimos años, lo cual ha comenzado a comprometer seriamente esta fortaleza”.

## OBJETIVOS

El plan de Desarrollo se propuso los siguientes:

- Disminuir el impacto negativo sobre la malla vial urbana generado por el estacionamiento y tránsito vehicular de carga.
- Lograr una adecuada conexión vial de la ciudad con los tres grandes ejes de desarrollo del país e impulsar el desarrollo vial que conduzca a una ágil comunicación de la ciudad región.
- Mejorar la atención a la demanda de transporte público y la calidad en la prestación del servicio.
- Estructurar redes viales de nivel metropolitano y urbano bien articuladas, ágiles, cómodas y seguras con bajos niveles de contaminación ambiental y buena cobertura.
- Procurar una malla vial urbana segura y más humana, debidamente dotada de señalización, andenes, amoblamiento y arborización, logrando una infraestructura peatonal ágil y estética.
- Mantener el buen estado de las vías de la ciudad, de manera que permita al tránsito vehicular y peatonal cómodo y seguro.
- Mejorar la infraestructura vial y de transporte existente en la zona de ruralidad de frontera urbana, acorde con el Plan Vial Rural y los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial.

## PROGRAMAS

- **Participar en la gestión y ejecución de los corredores de integración a los ejes viales de desarrollo del país y con los municipios del oriente y occidente cercanos.** Los siguientes proyectos a pesar de no ubicarse todos en jurisdicción de Medellín, se consideran básicos para el desarrollo de la ciudad y del área metropolitana. La inversión está a cargo de otros entes del estado, excepto el proyecto de conexión vial Aburrá - Río Cauca que presenta

asignación presupuestal en el Plan Trienal de inversiones, en el área de Desarrollo Económico y Competitividad.

- Participar en la ejecución del proyecto Aburrá- Río Cauca y de las vías laterales a la quebrada La Iguaná como parte de éste.
- Continuar la construcción del sistema vial del río Medellín y mejorar sus condiciones de circulación como proyecto prioritario del Area Metropolitana.
- Doble calzada de Niquia-Hatillo

#### **SISTEMA DE TRANSPORTE.**

- **Adquisición de tierras para la expansión del metro.** Nuevas líneas de mediana capacidad hacia barrios no atendidos por el actual sistema, mediante el proceso de concesión, dentro del cual la empresa del Metro asume el costo de adquisición de fajas.
- **Terminales de buses urbanos.**
- **Proyectos de gestión.** Son proyectos de gestión y por lo tanto no incluidos en el plan de inversiones:
  - Tren suburbano, como proyecto del Area Metropolitana.
  - Concertar con los transportadores la implantación de rutas del S.I.T.
  - Promover y coordinar proyectos privados de depósitos de vehículos de transporte público colectivo urbano (VTPCU).
  - Diseñar un plan de paradas fijas para el transporte publico colectivo a lo largo de las rutas.
  - Gestionar para que el Area Metropolitana cumpla con las funciones de la ley en materia de transito y transporte a nivel metropolitano.
  - Gestión para formalizar el transporte en los barrios periféricos.
  - Regular y controlar las inscripciones y operación de los taxis a nivel metropolitano, en conjunto con los demás municipios del Valle del Aburrá.
  - Adelantar el proyecto de cobro de estacionamiento sobre vías públicas.
  - Buscar el desarrollo de un transporte intermodal, tanto de pasajeros como de carga, para optimizar la infraestructura existente y atender de mejor forma la demanda.

## RED VIAL

- . **Adecuación de corredores de transporte público o de conexión al Metro.** Consiste en la intervención de los principales corredores, con el fin de mejorar las condiciones de operación y funcionamiento.
- . **Obras de mejoramiento vial de gran impacto.**
  - . Pequeñas obras viales en sitios críticos.
  - . Transformación de glorietas en intersecciones semaforizadas.
- . **Articulación de la red vial de la zona norte.** Se trata de mejorar las condiciones de accesibilidad vial en las zonas del norte de la ciudad.
- . **Articulación de la malla vial terciaria.** Pretende atender las necesidades de continuidades y de infraestructura vial que requiere la comunidad en las diferentes zonas de la ciudad.
- . **Ciclovías.** Desarrollar un plan de ciclovías como alternativa de movilización permanente.
- . **Mantenimiento de la red vial.** Continuar con el mantenimiento de las vías pavimentadas.
- . **Sistema vial rural.** Mantenimiento y mejoramiento del sistema vial rural.
- . **Construcción de vías por el sistema de valorización.** Ejecutar los proyectos viales factibles por el sistema de la contribución por valorización.

## SEGURIDAD VIAL

- . **Red semafórica y señalización vial.** Consiste en el mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la red de semáforos y señales de la ciudad.
- . **Educación y seguridad vial preventiva.** Pretende capacitar y hacer conciencia social en cuanto a la seguridad vial preventiva y ejercer los controles respectivos, incluyendo los nocturnos.
- . **Conformación de la red vial de la red vial peatonal.**
  - . Construcción y mejoramiento de andenes en los barrios

- . Pasos peatonales con vías vehiculares de alto tráfico.
- . Formulación del estatuto del peatón.

- **Estudios e investigaciones y soporte técnico.** Realizar los estudios e investigaciones necesarios para la toma de decisiones y normatividad, así como para la planeación.

## **METAS**

- Promover la construcción del 14% de las terminales de rutas de buses de la ciudad.
- Actuar sobre 20 Puntos críticos de los principales corredores de la ciudad.
- Transformar 6 glorietas de la ciudad en intersecciones semaforizadas.
- Mejorar la accesibilidad de la parte baja, media y alta de las zonas Nororiental y Noroccidental de Medellín, interviniendo 3 corredores principales en cada zona.
- Construir la ciclovía para la estación Floresta del Metro.
- Ejecutar el mantenimiento de 440 Km. de la red vial pavimentada.
- Construir y mejorar 22 Km. de la red vial rural de Medellín.
- Reponer el 50% de los controladores locales y el 40% de los controladores de zona y ampliar en un 6% anual la cobertura de la red de semáforos.
- Mantener el 100% de la red de semáforos, en óptimas condiciones de funcionamiento, instalando detectores en los cruces que lo requieren.
- Incrementar en 25% de la señalización horizontal, en 35% la señalización vertical convencional y mantener el 100% de las pasavías y banderas de la ciudad.
- Capacitar anualmente en materia de seguridad vial preventiva a 4.000 Profesores, 9.000 padres de familia, 240.000 escolares, 11.000 estudiantes del grado 10 y 11 y a 5.000 conductores de servicio público y privado.
- Construir y mejorar 30.000 metros lineales de red peatonal en la ciudad.

## **2. SISTEMA DE TRANSPORTE Y RED VIAL EN EL PLAN DE INVERSIONES 1998 - 2000**

El Plan Trienal de Inversiones del Municipio de Medellín 1998-2000, destinó inicialmente para el Sistema Vial y de Transporte recursos por \$85.991 Millones de pesos provenientes de la Administración Central, lo que equivalía al 8.9% del presupuesto total.

Estos recursos se distribuían entre los diferentes programas así:

Al programa de Sistema de Transporte se le asignó un presupuesto de \$2.680 millones de pesos, es decir, el 3.1% del total destinado para Sistema Vial y de Transporte.

Al programa de Red Vial le correspondieron \$50.289 millones de pesos, es decir, el 58.5% del total.

Al programa de Vías por el Sistema de Valorización se le asignaron \$15.030 millones de pesos equivalentes al 17.5% del total presupuestado.

Al programa de Seguridad Vial la suma de \$13.779 millones que corresponden al 16% del presupuesto

A Estudios, Investigaciones y Soporte Técnico le asignaron \$4.213 millones, que eran el 4.9% del presupuesto.

Adicionalmente, el Plan de Desarrollo contaba con otros recursos por valor de \$205.774 millones provenientes del METRO y de la ejecución de obras por el sistema de valorización (INVAL). Sumando estos recursos a los provenientes de la Administración Central, se proyectaba una destinación de \$291.765 millones. El presupuesto consideraba que se llegaría a \$15.000 millones para el programa de Sistema de Transporte y que se recaudarían \$190.774 millones por la valorización causada en la construcción de vías entre las que se encontraban las de El Tesoro y La Iguaná.

## **SÍNTESIS 1998 - 2000**

El siguiente cuadro muestra la Inversión en este campo entre 1998 y 2000 del Municipio de Medellín y sus Entidades Descentralizadas.

**CUADRO 1**  
**PLAN DE DESARROLLO DE MEDELLÍN**  
**EJECUCIÓN DE RECURSOS PARA SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE 1998-**  
**SEP. 2000**

Cifras en millones de pesos

<i>DEPENDENCIA</i>	<i>Ppto. Defin.</i>	<i>Reser. Apropr.</i>	<i>Ordenes Pago</i>	<i>Ejecución Acumul. 1998-2000</i>	<i>% Ejecución 1998-2000</i>
<b>SECRETARÍA DE OBRAS PUBLICAS</b>	<b>69.193,0</b>	<b>9.167,8</b>	<b>41.795,0</b>	<b>50.962,8</b>	<b>73.7%</b>
Mantenimiento y pavimentación de Vías	29.201,5	4.099,5	21.425,7	25.525,3	89.4%
Construcción de Vías y Puentes	4.146,4	1.018,9	2.099,4	3.118,3	81.0%
Compra de Fajas de Terreno	6.373,4	484,0	3.301,5	3.785,6	59.4%
Conformación Red Vial Peatonal (construcción de puentes, andenes, muros, aceras, etc.)	6.577,5	2.164,3	2.480,1	4.644,5	87.6%
Estudios, Investigaciones y Soporte Técnico	2.606,2	413,0	2.141,5	2.554,5	98.0%
Desarrollo y Mantenimiento Vial de Corregimientos	803,1	181,7	575,7	757,4	94.3%
Obras de Mejoramiento Vial de Gran Impacto	12.240,7	806,1	3.556,8	4.362,9	35.6%
Aportes para el Túnel de Occidente	7.214,0	0	6.214,0	6.214,0	89.0%
<b>SECRETARIA DE TRANSPORTES Y TRANSITO</b>	<b>6.780,5</b>	<b>1.072,2</b>	<b>3.437,0</b>	<b>4.509,3</b>	<b>66.5%</b>
Terminales de Buses Urbanos	1.703,5	554,1	966,1	1.520,2	89.2%
Red Semafórica	3.276,4	444,2	1.299,1	1.743,3	53.2%
Señalización Vial	1.218,4	48,7	683,9	732,6	60.1%
Educación y Seguridad Vial Preventiva	582,0	25,1	487,9	413,0	88.1%
<b>TOTAL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE</b>	<b>75.943,6</b>	<b>10.240,0</b>	<b>45.232,1</b>	<b>55.472,1</b>	<b>73%</b>

Fuente: Secretaría de Hacienda

Como puede observarse, el Plan de Desarrollo en materia de Sistema Vial y de Transporte se logró ejecutar en un 73%, es decir, \$55.472,1 millones pesos, muy distante de lo inicialmente planteado por el plan de inversión trienal al comienzo del mandato, que ascendía a \$85.991 millones provenientes de la Administración Central.



En mantenimiento y pavimentación de vías se ejecutó el 89.4% del presupuesto definitivo. En cuanto a la construcción de vías y puentes, esa ejecución fue un poco inferior llegando al 81% con una inversión de \$3.118,3 millones de pesos. Los programas donde la Secretaría tuvo mayor eficiencia en la ejecución del presupuesto fueron en estudios, investigaciones y soporte técnico; desarrollo y mantenimiento vial de corregimientos y aportes para el túnel de occidente, con una ejecución del 98%, 94% y 89% respectivamente. En red vial peatonal se llegaría al 87.6% sumando las reservas de apropiación.

### 3. GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

Los siguientes son los datos suministrados por la secretaría de Obras públicas con respecto a lo ejecutado durante el periodo 1998 - 2000

- Repavimentación de 210 Km. de vías.
- Mantenimiento a 19 Kms. de vías
- Parcheo de 60.521 huecos.
- Conformación de la red vial peatonal con 57 Km. de andenes y senderos.
- 13.940 mts. Cúbicos de muros de contención.
- 6 Kms. de cunetas.
- 7 Kms. de cordones.
- 9 Kms. de vías en concreto.
- Limpieza de quebradas, entre otras.

Según el informe de la Secretaría de Obras Públicas, gran parte de los proyectos descritos anteriormente se ejecutaron mediante la realización pequeños contratos con la comunidad, lo que permitiría la generación de empleos de choque.

Así, por medio de este programa, la Secretaría de Obras realizó durante el trienio 702 contratos con las juntas de Acción Comunal e invirtió alrededor de \$10.500 millones, generando 692 empleos de enero a junio del año 2000.

A este respecto cabe anotar como los proyectos que se ejecutaron son los mismos que se hacen año tras año en la ciudad, pero en este último periodo se enfatizó en la contratación de dichos proyectos con organizaciones comunitarias, lo que se presentó como obras de generación de empleo.

Destaca también el informe de la Secretaría de Obras el cambio que se dio al privilegiar la realización de pequeñas obras en los barrios de la ciudad, frente a la construcción de grandes proyectos viales. Esto sin embargo no es exacto, si se considera la magnitud de recursos que se intentó invertir en la carrera 76.

Frente a la red peatonal de la ciudad, a pesar de los 57 Km. de andenes y senderos que se reportan, es notoria y creciente la precariedad de la ciudad en cuanto a espacios de calidad para el peatón, con un número importante de vías principales, accesos hacia estaciones del Metro, etc. en los cuales el peatón debe arriesgar su vida para cruzar. No se avanza tampoco en la generación de accesos para las personas con limitaciones físicas. Tampoco hay avances importantes en la generación de ciclovías y ciclorutas que podrían facilitar el transporte en este medio y el acceso al Metro. Varios de estos asuntos fueron claramente señalados en el Plan de Desarrollo y en el Plan de Ordenamiento y siendo claves para la ciudad quedan como tarea para las próximas administraciones.

#### **4. GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

La Secretaría de Transito y Transporte contó con \$6.780,5 millones de pesos para invertir en los programas de: terminales de buses urbanos, red semafórica, señalización vial y educación vial preventiva.

Como se vio en el cuadro 1 la ejecución del presupuesto realizada durante el período 1998 – 2000 alcanzó apenas el 66.5% de lo previsto, discriminada de la siguiente manera:

En Terminales de Buses urbanos \$1.520 millones, que equivalen al 89.2% de lo presupuestado

En Red Semafórica \$1.743,3 millones que representa 53.2%.

En Señalización Vial (señalización horizontal y vertical) \$732,6 millones llegando al 60.1%.

En Educación Vial \$513 millones que son el 88.1% del presupuesto.

No fue posible obtener un contacto directo con la Secretaría de Tránsito, aunque se enviaron múltiples comunicaciones y se intentó el contacto telefónico, sin embargo se conocieron algunas de las acciones desempeñadas.

**EL PLAN FRONTERAS:** las rutas de los municipios del sur y del norte del Valle de Aburrá no ingresan ya al centro de la ciudad y se delimitaron como fronteras, la calle 44 San Juan para el transporte público proveniente de los municipios del sur (Itagüí, Envigado, Sabaneta, Caldas y la Estrella), la carrera 45 el Palo para los de la zona del oriente, la calle 58 para los que llegan del norte (Copacabana, Bello, Girardota) y la Avenida del Ferrocarril para los provenientes del occidente de la ciudad.

**LOS CENTROS DE ACOPIO:** regulación del estacionamiento de taxis en el centro de la ciudad, lo que permitió, no sólo descongestionar el tráfico vehicular por la lentitud en su circulación “buscando carrera”, sino una mejora en el cuadro ambiental de la ciudad. Adicionalmente reduce costos para los taxistas, da mayor seguridad a los usuarios, etc.

**LOS CARRILES ESPECIALIZADOS:** los llamados “Carriles sólo Bus”, que han permitido organizar la circulación vehicular en el centro de la ciudad y dar prioridad a la circulación de los demás medios de transporte.

**EL MÁS DOS:** Donde los vehículos particulares solo pueden entrar al centro de la ciudad en las horas pico con mas de dos pasajeros. Esta medida mostró resultados evidentes en descongestión del centro y fue desmontada antes de terminar el año 2000 con el siguiente retroceso ya visible en el centro de la ciudad.

**EL PLAN CUADRANTES:** Busca que las rutas urbanas provenientes de los diferentes barrios entren por un cuadrante delimitado y salgan por el mismo cuadrante, todo con el fin de que no ingresen al centro de la ciudad. Esta medida no se alcanzó a implementar, pero quedó como propuesta para la siguiente administración.

**LOS PARQUIMETROS:** Zonas de estacionamiento regulado para los vehículos de servicio particular, con las cuales se pretende dar un uso racional del espacio público y reducir la saturación vehicular en zonas residenciales y comerciales.

Esta medida generó una fuerte controversia en la ciudad por su implementación inconsulta y sorpresiva para la comunidad, sin ningún proceso previo de sensibilización, sin concertación y sin ninguna consideración sobre las consecuencias económicas sobre los usuarios, comerciantes, trabajadores informales, etc. Además, ha sido ampliamente cuestionada la entrega del espacio

público a un particular que maneja dichas zonas en un contrato que no parece muy benéfico para la Administración.

El contrato de concesión de zonas de estacionamiento regulado en el Municipio de Medellín se ejecuta por \$882.459.520 Millones, valor estimado para el primer año, el cual varía, como está estipulado en el contrato año tras año.

Sobre esto se hicieron otras denuncias:

- A Abril 29 del 2000, los parquímetros llevaban 10 meses de funcionamiento y el municipio solo había recibido \$273.777.792 de un recaudo de \$1.176'639.700, cifra pequeña frente al daño en pérdidas de empleos y retraso en el pago de impuesto de industria y comercio, como lo señaló el Concejal Luis Carlos Díaz Mora. Así mismo, no se tomaron medidas o multas frente al aumento unilateral del precio del tiquete.
- Una irregularidad expuesta por el Concejal Jorge Mejía fue el hecho de que el monto recaudado por la empresa y el que ingresó a tesorería no corresponde con la participación del municipio en el contrato. En él, hay un desfase hasta Marzo de aproximadamente \$30 millones. Además, se pregunta cuál es el destino de ese dinero cuando el anterior Secretario de Transito aseguró, que esos recursos se invertirían en las zonas donde instalaron los parquímetros y ahora esa dependencia dice que no tienen una destinación específica en el gasto<sup>1</sup>.
- No aparece Acta del Concejo de la Ciudad donde se hubiera avalado la instalación de los parquímetros en la ciudad
- Se colocaron parquímetros en el sector de Caribe, que no estaba incluido en el contrato inicial.
- Sobre la reposición del contrato final, se habla de los aparatos expendedores de tiquetes y demás elementos ubicados en la calle, pero no aparece claro el destino de las grúas.
- No se han cumplido las sugerencias hechas desde diciembre como buscar subvenciones a propietarios de negocios para que los clientes puedan contar con descuentos en el valor del tiquete.
- No se hizo campaña previa con la cual preparar a la comunidad sobre la instalación de los parquímetros<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> El Colombiano. 29 de Abril del 2000. Pág. 1D.

<sup>2</sup> Ibid.

Según información suministrada por la Cámara de Comercio de Medellín desde la fecha en que se inicio el programa de Zonas de Estacionamiento Regulado se habían cerrado los siguientes establecimientos comerciales.

ZONA	TOTAL SECTOR	SECTOR PARQUIMETROS
Poblado	139	55
Bolivariana, Laureles y la 70	44	13
<b>TOTAL</b>	<b>183</b>	<b>68</b>

Es decir, más de un 30% de los establecimientos cerrados en esas zonas han estado ubicados en el sector de los parquímetros.

Su impacto en el Impuesto de Industria y Comercio en el Municipio de Medellín en este momento no se conoce, ya que los contribuyentes que solicitan cancelación de su establecimiento no han manifestado en forma concreta que la causa exclusiva sea la instalación del parquímetro, según respuesta dada por la Secretaría de Hacienda Municipal.

La administración implementó las anteriores medidas, excepto el plan cuadrantes, sin concertar con los transportadores originándose una cantidad de conflictos con los empresarios del transporte de los municipios del sur y norte de la ciudad, así como con la ciudadanía, en buena medida por falta de una pedagogía adecuada y por su tendencia a la imposición.

Otra crítica encontrada a esta gestión es la entrega en administración de algunos programas a empresas privadas sin que haya un beneficio demostrable por esto, veamos:

En el caso de la Secretaría de Transportes y Tránsito, se encontraron algunos ejemplos ilustrativos de este hecho:

- Se privatizó, a favor de una empresa externa el parqueo de vehículos retenidos, es decir, los parqueaderos del tránsito Municipal permanecen vacíos y los de los particulares se encuentran llenos con los vehículos infractores.
- Las especies benales (elaboración de placas y matrículas) ya no son elaboradas por la Secretaría sino que su elaboración se contrata con la empresa privada. Esto ha originado que los recursos que deberían entrar a la hacienda municipal por estos conceptos vayan al sector privado.

- Los parquímetros: los agentes de tránsito que son servidores públicos se encuentran al servicio de la empresa privada (ZER), dedicando un buen número de ellos a trabajar para dicha empresa.

#### **OTRAS DIFICULTADES ENCONTRADAS EN LA SECRETARÍA DE TRANSITO**

- No se desembolsaron recursos para la bombillería de los semáforos, lo que impidió su reposición oportuna.
- No hubo suficientes recursos para la señalización vial.
- La remodelación del edificio de la Secretaría de Tránsito se llevó a cabo en un momento no oportuno por las dificultades financieras que la misma ha causado. A este respecto no se logró obtener una información oficial sobre su costo.
- El recorte de más del 50% de la capacidad de servicio de los agentes de tránsito, debido a la disminución en el número de éstos en las horas de la noche, los fines de semana y los días festivos.
- Demoras en la prestación del servicio por parte de los agentes de tránsito cuando se presentan accidentes y colisiones. Antes los agentes se demoraban sólo 20 minutos para llegar al lugar de los hechos, ahora se demoran hasta 2 horas, generando inconformidad en la comunidad, todo debido a la reducción del número de agentes y disminución de sus márgenes de maniobra.