



Ciudad de México
Capital en Movimiento

Secretaría de Finanzas
Tesorería del Distrito Federal
Subtesorería de Política Fiscal

"2011 Año del Turismo"

Oficio No. SF/TDF/SPF/160/2011

México, DF a 20 de junio de 2011

Mtro. Pablo Enrique Yanes Rizo
Director General del Consejo de Evaluación
del Desarrollo Social del Distrito Federal
Presente

Me refiero al oficio CEDS/DG/1657/2011, mediante el cual solicita al Secretario de Finanzas las observaciones a los resultados de la "Evaluación Externa 2010 del diseño e implementación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal".

Adjunto a este oficio, los comentarios y observaciones pertinentes a la citada evaluación.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para reiterarle la seguridad de mi consideración distinguida.

Atentamente
La Subtesorera

[Handwritten Signature]
Katya E. Arroyo Arriola



C.c.p. Mtro. Armando López Cárdenas.- Secretario de Finanzas del Distrito Federal.- Para su conocimiento.
Dr. Luis Rosendo Gutiérrez Romano.- Tesorero del Gobierno del Distrito Federal.- Para su conocimiento.

Descargo folio C. Secretario 7991 y C. Tesorero OFT1115299

DRCG/HGL

DRCG
[Handwritten mark]



Doctor Lavista número 144 ● Acceso 1 ● Planta Baja ● Colonia de los Doctores
Delegación Cuauhtémoc ● C.P. 06720 ● Tel. 5134-2638 ● www.finanzas.df.gob.mx





**Ciudad
de
México**
Capital en Movimiento

Secretaría de Finanzas
Tesorería del Distrito Federal
Subtesorería de Política Fiscal

Antecedentes

- La UNAM, a través del Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC), evaluó la política de transporte público colectivo de pasajeros (TPCP) que incluye al Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros y el Sistema de Transporte Eléctricos.
- El horizonte de evaluación es el periodo 2006-2012.
- La metodología de evaluación es de tipo interdisciplinario y no es técnica. Es una evaluación cuyo modelo ideal es el derecho a la movilidad.

Observaciones

1. El documento señala que se hizo trabajo de campo que consistió en entrevistas a funcionarios públicos que inciden en el diseño e instrumentación de la política evaluada.

Hubiese sido importante que se elaborara una encuesta piloto dirigida al público usuario para que el documento también refleje sus puntos de vista y la contraparte de la política.

2. Entre 1994 y 2007 el tiempo promedio de viaje en la ciudad se incrementó de 46.9 a 53.2 minutos, según datos de la Encuesta Origen-Destino de esos años.

El periodo de evaluación es 2006-2012, por tanto, el documento no refleja el tiempo promedio de viaje más actualizado. Por tanto se requerirá que la evaluación, cuando se disponga de información, refleje los resultados de la encuestas Origen-Destino y por ende ver los resultados en el tiempo de traslado que la política actual del Gobierno del Distrito Federal buscar incidir a la baja: la meta es reducir el tiempo de traslado en un tercio del tiempo actual.

DPCG
9/1





**Ciudad
de
México**
Capital en Movimiento

Secretaría de Finanzas
Tesorería del Distrito Federal
Subtesorería de Política Fiscal

3. La política y acciones actuales, a diferencia de las implementadas en el periodo anterior que enfocaron los recursos a inversiones en materia de vialidad (segundos pisos y distribuidores), tiene la característica de favorecer las inversiones en sistemas de transporte público masivo (página 35).

Se observa inconsistencia en la conclusión anterior ya que contrasta con la aseveración (página 114, primer párrafo) de que desde 2006 a la fecha se ha asignado mayor presupuesto a la construcción de vialidades en detrimento del transporte público.

Lo anterior se refuerza, al citar el mismo documento, que en general las unidades de transporte de alta capacidad fueron sustituidas por transporte de mediana y baja capacidad y la participación del transporte público se redujo (página 158).

4. *Es sumamente importante la recomendación relativa a las tarifas del TPCP. Éstas deben respaldar la sustentabilidad financiera de los servicios del TPCP, pero sin dejar a un lado los subsidios canalizados, en particular, la población de bajos ingresos y los grupos vulnerables.*
5. *Por último, el PUEC, apoya el reforzar los impuestos al automóvil como medida disuasiva del uso del automóvil particular a ese transporte.*
6. *Lo anterior resulta de vital importancia como apoyo a la actual política, ya que la Ciudad depende mucho de esos impuestos vehiculares para mejoramiento de los servicios de transporte público, entre otros fines.*

DPCG
A

