

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO
FEDERAL
V LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



V LEGISLATURA

PRIMER AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad
(Foro de Estacionamientos del Distrito Federal)

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Auditorio “Benito Juárez”

5 de marzo de 2010

EL C. .- Buenos días. Sean bienvenidos todas y todos ustedes al tercer día de trabajos de este Foro de estacionamientos del Distrito Federal que se lleva a cabo en este Auditorio “Benito Juárez” de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Este evento es realizado en coordinación de la Comisión de Transporte y Vialidad con la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

Este día contamos y agradecemos mucho la presencia del ingeniero Jesús Carrasco Gómez, Secretario Técnico de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana; el diputado Guillermo Sánchez Torres, Presidente de esta Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, también es integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad. También nos acompaña nuestro primer ponente que es el licenciado Adonis Muñoz Luna, al cual le damos la más cordial bienvenida.

Iniciamos el día de hoy, que es nuestro tercer día, los trabajos de esta mesa número 1. Bienvenidos invitados y le damos el micrófono, que será el ingeniero Jesús Carrasco quien conduzca los trabajos de esta mesa.

EL MODERADOR, ING. JESÚS CARRASCO GÓMEZ.- Gracias. Buenos días.

Tenemos la presentación del licenciado Adonis Muñoz Luna, con el tema Control y gestión de estacionamientos.

La mecánica son 20 minutos de exposición, 10 minutos para preguntas y respuestas.

El licenciado Adonis Muñoz Luna, es licenciado en Informática Administrativa, con maestría en administración, información de gestión directiva; tiene más de 12 años en el entorno de tecnologías de la información, de la dirección y gestión de empresas de perfil tecnológico, de desarrollo de negocios y organizaciones en empresas propias y privadas y viene en representación del Grupo Intrasistemas, que es filial del Grupo Inda, principal grupo tecnológico europeo y latinoamericano con presencia internacional.

Sin más preámbulos le damos la palabra al licenciado Adonis Muñoz Luna.

EL LIC. ADONIS MUÑOZ LUNA.- Buenos días a todos. Muchas gracias por la atenta invitación. Espero el tema sea de su agrado y estamos abiertos aquí para cualquier duda. Prácticamente el tema que vamos a tocar el día de hoy es control y gestión de estacionamientos.

Nosotros desde el ámbito tecnológica vamos a dar la opinión que tenemos y el sentido que este foro tiene para el problema, llamémosle como problema de estacionamientos, sabemos que hay una demanda fuerte de espacios en la Ciudad, hay muchas privadas que tienen y otorgan este servicio dentro de la Ciudad, pero obviamente la información y promoción de estos espacios es función del gobierno como tal y ayudaría mucho también al crecimiento de este sector.

Nosotros desde este ámbito tecnológico podemos proporcionar soluciones, pero en este momento no es tema de venta, sino más bien desde el punto de vista de cómo lo vemos hoy día en la Ciudad este sector.

Sabemos que hay un tema de modernización e inversión privada fuerte, hay un gran número de espacios, lo único que vemos es que hay un tema de información hacia el usuario que debe de recalcarse y debe de promocionar obviamente el sector turístico que es hacia donde el Centro Histórico es el atractivo principal o la Ciudad como tal es un atractivo fuerte para inversionista, pero mucho turista también y obviamente esto es un tema.

En México este tiempo ha sido mucho de voluntad e iniciativas de las autoridades, hay muchos inversionistas que quieren traer su dinero aquí, pero obviamente deben tener la seguridad y la certeza. Obviamente el resultado de este foro se busca que sea eso, que haya un resultado, un acuerdo y que se pueda tener una mejor sustentabilidad en este tema, pero también va aunado a la tecnología, o sea qué puede dar el gobierno hacia este sector, la utilización de tecnología.

Vamos a ver un tema que es adaptar la oferta a la demanda, es un servicio como tal, podemos reducir costos de operación y obviamente tener un mejor control de lo que está hoy día operando en la calle, es decir todos los estacionamientos que tenemos alrededor de este sitio, por ejemplo, no sé si fue el caso de ustedes, pero costaba de repente decir dónde puedo ubicar un estacionamiento. Nosotros somos de la Ciudad y nos sabemos mover, pero hay mucha gente que viene de fuera, que efectivamente necesita tener esa información en la mano o tenerla en panel en la calle o tener un kiosco donde pueda decir yo estoy aquí, dónde hay alrededor estacionamientos, tener una certeza. Son herramientas como tal, que obviamente hacia el gobierno es un servicio al ciudadano, que es uno de los puntos que conoce y mejora el servicio del usuario.

Obviamente para los inversionistas hay un tema que es la mejora del control de los ingresos, esto va a mejorarles y va a darles una mayor capitalización. Este sector, es complicado dejar un bien en manos de una persona y siempre es vamos a ver cómo me va en este estacionamiento, este se bien o este no, pero realmente lo que buscamos con esto es con ayuda de la tecnología darle certeza al usuario de que su auto va a estar seguro en el lugar donde lo deje, obviamente con normas y con reglas que hoy día existen, obviamente reforzadas y que estén monitoreadas con sistemas, que sería lo óptimo para no

tener tanta gente por parte del gobierno supervisando, sino que haya elementos físicos que permitan la observación de estos centros y la operación.

Por eso nosotros confiamos en una tecnología que le llamamos ITS, nosotros llevamos más de 20 años desarrollándola en Europa y en México tenemos poco, unos 4 ó 5 años, pero tenemos proyectos importantes y se está desarrollando mucho en México, hoy día se está trabajando una norma mexicana, una norma adaptada a México y nosotros estamos participando muy ampliamente en este tema.

¿Qué es ITS? Más allá de la caja registradora con el que hacen el cobro en un estacionamiento, son los sistemas que obtienen la información de estacionamiento para dársela al usuario, decirle cuántos espacios hay disponibles alrededor del lugar a donde va, con las direcciones, los teléfonos, los contactos obviamente por si hay una anomalía, cámaras podríamos meterlas ahí, hay diferentes elementos que podríamos armar para tener una solución hacia el usuario, hacia la ciudadanía fuerte y que le dé seguridad y obviamente al inversionista también le va a dar garantías y le va a dar promoción al servicio como tal.

Esto es ITS, son sistemas inteligentes de transporte, las siglas obviamente en inglés. Es básicamente extraer la información que los sistemas de cobro generan, es decir, cuántos autos hay en un estacionamiento, bueno, tenemos capacidad de 200, 300, cuál es el nivel de ocupación y trasladarlo a este sistema para poderlo publicar en paneles. Han visto que el Gobierno del Distrito Federal ha invertido en paneles en el Circuito, hay paneles de información que te dicen que no excedas la velocidad, eso es el ITS, pero la inteligencia que se le da está detrás, es un sistema que te podría decir hacia delante cuánto tránsito hay, qué tráfico hay, o sea es inteligencia en la que debemos proveer. Imagínense en el Centro Histórico para poder acceder y saber si hay tráfico, cuánto tiempo puedo hacerme, dónde hay un estacionamiento, que yo pueda llegar, o reservar un estacionamiento inclusive, poder entrar a una página y decir voy al edificio del gobierno, necesito un espacio, veo los estacionamientos que están disponibles que están alrededor y podría yo reservar un espacio desde una página Web, obviamente esto es tecnología y unión, básicamente.

Si un sitio de este tipo, a lo mejor lo complicado es ponernos de acuerdo todos los operadores, pero si hay buena voluntad por parte del gobierno, decir yo pongo un portal y puedo dar este servicio en el Centro Histórico, que es un atractivo y aparte hay mucha demanda de este servicio, podríamos llegar a esos niveles.

Es por eso que toco el tema de ITS, a pesar de que no es muy sonado en México, ya hoy día se está entregando fuerte, proyectos de nosotros tenemos importantes, Monterrey tiene una autopista que tiene el mayor número de elementos de ITS, hay mucha neblina, hay temporales, entonces esto básicamente ayuda a lo que circulamos por ahí; en este caso en la Ciudad de México sería precisamente a los que buscamos un espacio, poder llegar a tiempo a una cita, a una reunión, al trabajo, que tengamos la certeza de que hay un lugar y es seguro.

¿Qué nos va a permitir un ITS? Vamos a tener una protección a la inversión que es uno de los actores que está aquí, son los operadores de los estacionamientos, los dueños de los espacios, entonces hay que darle la protección, rendimiento, alta disponibilidad en el servicio, un tema de gestión, que obviamente pasemos de un trabajo manual a un trabajo ya automatizado, que obviamente implica menos, no quiere decir que haya menos gente trabajando en un estacionamiento, al contrario, más bien va a haber un control y una garantía de que se está otorgando el servicio y que el gobierno puede decir y garantizar que está otorgando el servicio porque hay cifras y hay números y están todos en un sistema, hay conectividad y comunicación entre todos estos y la funcionalidad que buscamos es trasladarle esta información al ciudadano, a los usuarios que finalmente van a utilizar el servicio de estacionamiento.

Ya entrando en un tema de control y gestión de estacionamientos, hablamos de sistemas integrados para estacionamientos, tenemos propuestas, hay tecnologías, se puede resolver, pero también hay una parte jurídica que debe de estar sustentada, no nada más se trata de decir mi sistema lo puede hacer, sino que haya un sustento para el inversionista que diga si le apuesto porque hay un tema jurídico detrás que me soporta y que me permitiría garantizar que voy a tener ingresos y voy a dar un servicio a la ciudadanía como tal, es un

servicio público, que lo gestiona el gobierno, pero obviamente lo opera un privado.

Aquí es básicamente dar y tratar de explotar esa infraestructura que hay, hay muchos espacios, no creo que podamos crecer o hacer estacionamientos subterráneos porque sabemos cómo está la Ciudad, más bien los espacios que hay, hay que aprovecharlos, pero hay que dar esa información a los usuarios, porque cuántas veces no llegamos, llegamos con 5 minutos de antelación a la cita y ya no encuentras un estacionamiento y se te hizo tarde, porque lo dejas en la calle, arriesgándote a que algo te pase. Entonces, también el tema de estacionamientos va ligado con el uso de las vías. Aquí en el Centro Histórico ya está muy regulado eso, pero hay partes de la Ciudad que no esté regulado; vamos a buscar regularlo, vamos a buscar darle elementos a los privados para que puedan invertir, creo que esta es la finalidad de este foro y también el compartirles a ustedes lo que hay afuera y las opiniones que los tecnólogos tenemos. Aquí es básicamente dar una respuesta rápida a una necesidad ciudadana.

Hablamos de que ya tenemos muchas áreas urbanas que no tienen estacionamientos o que no están con los elementos mínimos de operación, están operando, pero el tener un registro de cuántos lugares hay creo que es lo más valioso, es decir tener esa información a la mano, el poder decir en este momento alrededor de este lugar no hay plazas, se tendrían que ir a tres cuadras para que cuiden el tiempo, pero eso previéndolo desde calles, inclusive yo quisiera llegar al Centro Histórico, a lo mejor no sé que hay un evento, pero hablamos de reservas por Internet, así como reservamos un boleto de avión o de autobús, podemos reservar un lugar de estacionamiento, por qué no, así garantizamos que vamos a llegar y tener esto.

La administración de estos estacionamientos, la operación como tal es responsabilidad del privado, pero la responsabilidad del gobierno hacia el ciudadano es decirle que el servicio existe, que sí hay, dónde están, cuántos hay, creo que esa es la finalidad, llegar a ese consenso que el gobierno pueda proporcionar herramientas y elementos jurídicos para poder hacer una integración del servicio, que no se vea que este es un tema de que, esta es una compañía y esta es otra compañía y este estacionamiento está mejor que el

otro, sino que tengan igualdad de operación, al menos jurídica, de organización y obviamente ya en función a la inversión se pueden meter temas ya de control informático.

Imaginen una ciudad, tenemos una integridad de servicios que se vean reflejados en el servicio ciudadano, hay temas de seguridad; aquí estamos metiendo y mezclando algunos temas, observarán que hay parquímetros, podemos observar aquí los paneles de ITS que pueden indicar la dirección del estacionamiento, a la derecha, a la izquierda, los espacios disponibles; hay temas de seguridad, hoy día ya hay una infraestructura fuerte, pero que haya esa garantía de que va a estar seguro donde lo deje y que inclusive podamos verificar las placas en los estacionamientos, o sea un tema integral de seguridad, que obviamente le da certidumbre al gobierno porque está dando seguridad y la está trasladando, pero está dando también un tema de negocios privados, que cuentan y son dueños de estos espacios, pero esa es la integración que nosotros tecnológicamente sabemos que sí podemos llegar a hacer, pero obviamente es la participación de ambas partes.

El ciudadano está esperando que digan qué bueno que ya pusieron un sistema de seguridad y qué bueno que ya está regulado, pero aquí el gobierno y la organización de los propietarios de estacionamientos son los que fuertemente debemos de trabajar, digo nosotros apoyamos tecnológicamente y damos certeza de que sí se puede hacer una solución de este tipo con sistemas, obviamente es que se organicen estos dos entes para que nosotros podamos trabajar con ellos en una solución tácita ya en el, no problema, sino en la situación que están pasando para poder solucionarla tecnológicamente. Esta es una foto que ojalá pronto podamos ver en vivo y a todo color de aquí del Centro Histórico.

¿Qué beneficios vamos a obtener al final? Lo vengo repitiendo, es un tema de seguridad del ciudadano con la certeza de que no le va a pasar nada a tu automóvil, de que está registrado, de que le tomaron las placas cuando entró el vehículo al estacionamiento, de que va a estar ahí, de que sabes que hay un lugar y está controlado y vigilado por el gobierno, llamémosle prevención. Sino, me robaron mi auto y dónde estaba, pues en un estacionamiento, pero lo sacaron y chocaron, muchas cosas que sabemos que pasan, que se vuelven

un tema delicado y obviamente afecta la operación de los mismos propietarios, porque el dueño no está operando el estacionamiento, sino tiene gente contratada que lo está operando, pero también estas herramientas le sirven a él para poder estar monitoreando su negocio y a la vez trasladar la información al gobierno para que pueda vender el gobierno, dar esa información a la ciudadanía de los servicios que hay cercanos. Eficiencia y economía, movilidad y acceso. Cuántas vueltas no les ha tocado dar para buscar un estacionamiento, eso contamina y si lo multiplicamos por todos los que buscamos hoy, bueno, es un foro pequeño, pero en foros mayores cuántas vueltas no damos por buscar un lugar, pues contaminamos. Qué bueno sería llegar y ver un letrero que diga aquí a la derecha hay dos estacionamientos pero están llenos, aquí a dos cuadras adelante hay uno y sí tiene lugares, pues vámonos ya directo. Hay muchas situaciones asociadas a este tema tecnológico que obviamente se trasladan a otros entes, que les toca de rebote, pues estamos utilizando al aire por no dar dos vueltas a la manzana más multiplicado por todos los que estamos aquí.

Hacia allá va esta situación, hablamos precisamente del medio ambiente y al final es un espacio para todos, que todos tengamos un lugar garantizado, que sepamos que sí lo hay; que si hay un evento masivo, que sepamos que no hay lugares y que tomemos las medidas para estacionarnos en un lugar más lejano, pero que haya certeza, esa certidumbre hablando de lugares de estacionamiento estén como tal.

Esto es lo que nosotros queríamos compartirles, no quería yo ahondar más en la tecnología que tenemos, ya el ingeniero Jesús nos hizo favor de platicar acerca de lo que hacemos, tenemos muchos años en esto, somos innovadores, apostamos e invertimos en temas de este tipo y estamos interesados en este tipo de foros, porque no nada más es una idea, sino esa idea llevarla a cabo y hoy día las mejores herramientas son la tecnología.

De mi parte es todo. Entramos en sesión de preguntas y respuestas.

EL MODERADOR.- Muchas gracias, licenciado Adonis Muños.

Tendríamos 10 minutos para preguntas y respuestas. ¿Alguien tiene alguna inquietud, algún planteamiento que formular? Si nos dan su nombre y de dónde vienen.

LA C. Cómo se auxilian de mecanismos o medios para contabilizar en un estacionamiento, qué capacidad tiene y si ya está al límite o no.

EL LIC. ADONIS MUÑOZ LUNA.- Voy a responder su pregunta en un estacionamiento que tenemos funcionando, es el estacionamiento del aeropuerto de la ciudad de Toluca, obviamente depende mucho de la estructura, acá se presta porque son 4 niveles, tienen una capacidad de 2 mil 400 autos y lo que tenemos ahí es de los más robustos porque tiene el control de acceso automatizado, como entran en una plaza, sacan su ticket y van y pagan en un cajero, pero ahí tenemos por plaza, desde el momento que llega a le estacionamiento le toman las placas, el sistema toma las placas y las imprime en el ticket que le emite, ahí le estamos dando seguridad de que no van a poder sacar su auto con otro ticket, sino al momento que salga, compara, hace el pago y verifica que el carro coincide con el ticket que está sacando, entonces le vamos montando seguridad a un estacionamiento y tenemos ahí una base de datos, que si buscáramos ligarla a un tema ya de seguridad se podría, pero no es la finalidad, se queda nada más en la seguridad del estacionamiento, y cuando accesa al primer nivel, son 4 niveles, por niveles tenemos sensores en cada lugar que permite decir si está ocupado o desocupado, entonces eso lo tenemos en un panel que cuando va subiendo la rampa le dice en el nivel 1 lleno, pase al segundo nivel o en el segundo nivel tiene 2 espacios, mejor me voy al tercer nivel, tiene 50 espacios disponibles, porque la estructura así lo permite.

Pero obviamente hay que adaptar estas soluciones a estacionamientos abiertos que muchos tenemos aquí, hay muchos que funcionan con un valet parking, uno llega y deja el auto y los señores lo meten y lo acomodan, entonces ahí es, una, lo que pensamos es lo siguiente, sabemos que no vamos a poder poner sensores porque físicamente no se puede, pero ahí es un tema precisamente que va ligado a la operación del estacionamiento con la capacidad del estacionamiento, entonces al momento de que el

estacionamiento se da de alta dice yo tengo un espacio de tantos metros, tengo una capacidad máxima de tantos autos y conforme va haciendo la operaciones debería de estar reportando no por un tema de contabilidad, sino por un tema de servicio, lo vemos del lado de que el estacionamiento tiene que promocionar que tiene espacios y que está en el centro y que está cerca, entonces tiene que enviar, podemos poner elementos físicos, podemos poner alguna liga a través del sistema que ya tenga el estacionamiento o le ponemos un sistema, pero si ya tiene alguno podemos hacer ese link precisamente, lo vemos como un portal, lo vemos como paneles, que esté insertando la información de cuántos espacios le quedan para poder recibir autos. Físicamente, obviamente cada proyectos, cada estacionamiento es diferente, ahí sí tendríamos que ver puntualmente, pero tecnológicamente sí podríamos y así lo solucionamos.

LA C. (Fuera de micrófono)

EL LIC. ADONIS MUÑOZ LUNA.- La inversión como tal va ligada directamente, el poner un precio como tal es un precio es un poco complicado porque se basa principalmente cuántos accesos tiene, una plaza comercial tiene 6 entradas, entonces son 6 configuraciones de acceso y tienes 8 salidas, las barreras de las salidas y va a poner 10 cajeros; la configuración ahí, la inversión, nosotros hacemos un planteamiento financiero de recuperación donde decimos la tarifa, los elementos que va a poner, el volumen de plazas y decimos en cuánto tiempo va a poder recuperar la inversión, cómo está operando y con un sistema de este tipo, entonces les ayudamos en ese sentido a justificar esa inversión.

Inclusive, previo a un proyecto del Centro Histórico, hay que hacer una consultoría estratégico, hay que hacer estudios para decir, medir aforos, medir varios puntos como tal. Entonces sí hacemos y tenemos esa parte, nosotros también ayudamos a los inversionistas a justificar y a validar que esa inversión va a ser rentable.

EL ING. JABOCO COHEN.- Mi pregunta va un poquito más enfocada a la parte tecnológica-técnica de estos aspectos. Muchas veces los estacionamientos se topan evidentemente con una combinación de usos de suelo, es decir, yo tengo diversos dispositivos y sensores que me registran, me dicen los cajones, cuántos espacios. ¿Tiene la capacidad para poder dividir a

un mismo nivel una persona que es un residente, que no tiene que pagar un boleto o a una persona que va al comercio que sí tiene que agarrar el boleto?

La segunda, hay ocasiones en que las rampas se tienen que usar reversibles, todo lo sabemos porque no hay capacidad de espacio. Entonces esa misma tecnología tiene la capacidad para soportar esos problemas que por la misma falta de espacio que vivimos todos a veces hay que tomar esas medidas.

Eso es todo.

EL LIC. ADONIS MUÑOZ LUNA.- Me voy a concretar a dos proyectos que ya tenemos exitosos para contestar tus preguntas. El tema de residentes o abonados como le llamamos nosotros, también en el aeropuerto de Toluca lo tenemos, este sistema es de los más robustos porque ellos sí tienen una página Web que ofrecen cuando uno compra el boleto pueda reservar un lugar de estacionamiento y dentro del estacionamiento, cuando uno llega, tú compras un boleto, te emite un código de barras, entonces cuando tú accedas al estacionamiento esto en lugar de emitirte un ticket, pasas el ticket que tú imprimiste, lo pones, te deja acceder y dentro del espacio en uno de los pisos hay una zona que le llaman VIP, esa zona tiene barreras de acceso, entonces llegas con esto que tú imprimiste en Internet, lo pones en la barrera y te habilita el espacio, porque no te dice el lugar 325, pero sí te dice que en esa zona puedes dejar tu auto porque ya lo reservaste, entonces tecnológicamente sí lo resolvemos.

El tema de que sea reversible un acceso, precisamente por temas de espacio, me voy a remitir a otro proyecto que tenemos que es el Viaducto elevado Bicentenario, el que está corriendo del lado norte de Periférico, esa tecnología es de nosotros, precisamente el que sea reversible lo tenemos implementado ahí en una vía de alta circulación, entonces en un estacionamiento te garantizo que lo podemos hacer.

EL MODERADOR.- ¿Alguien más, algún otro planteamiento?

Agradecemos al licenciado Adonis Muñoz Luna por su valiosa intervención.

Damos un receso de 5 minutos, para preparar la siguiente intervención.

(RECESO)

EL MODERADOR.- ... así como una maestría y doctorado en planeación urbana por parte de la Universidad de Berkley en California. Doctora, muchas gracias.

LA DOCTORA Muy buenos días a todos. Muchas gracias por la invitación a hablar con ustedes.

Como se nota, el español no es mi primera lengua, espero que me disculpen los errores.

Como indica el título de la plática voy a hablar de las prácticas y políticas comunes de estacionamiento y cómo se llegó a ellas, mi plática aborda el caso de los Estados Unidos, pero tiene relevancia para cualquier ciudad, incluyendo el D. F. La plática está basada en un reporte que hice para el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.

Esta es la portada del reporte, la mayoría de lo que voy a decir se encuentra en el reporte que está disponible en línea.

Busca acomodo a los coches no es un problema nuevo. Aquí tengo una foto de un folleto publicado en 1956, es de la Secretaría de Transportes de los Estados Unidos y que ofrecía consejos sobre políticas de estacionamientos a las ciudades.

La siguiente foto muestra un ejemplo de un pésimo pero típico diseño de estacionamiento, después un lote de estacionamiento vació la mayor parte del día y año, el concreto claro que impide la filtración de agua y rompe la textura urbana. La última es un ejemplar de un parquímetro moderno y representa un poco de esperanza para el futuro.

El problema principal de los estacionamientos no es falta de capacidad, sino que su mala administración crea un mundo de problemas desde contaminación del agua y del aire, el deterioro del ambiente hasta el incremento en el costo de todo tipo de desarrollo, sea de tiendas, restaurantes, hospitales, cualquier cosa.

Aquí muestro diferentes tipos de estacionamientos, hay estacionamientos en la calle y en garaje y lotes, también hay residencial y comercial y claro que los residenciales pueden ser en la calle o garaje, también en las zonas comerciales se pueden estacionar en las calles o en garaje o en lote.

Irónicamente, este garaje que obviamente se llama subterráneo porque sirve a clientes de un centro comercial subterráneo, se encuentra en la ciudad de Irlanda.

En los Estados Unidos también distinguimos entre estacionamiento accesorio y no accesorio. En el primer caso el estacionamiento provee un servicio secundario al negocio principal, mientras que en el segundo caso el estacionamiento es un negocio en sí mismo.

Aquí en las fotos solamente tengo la enseñanza de una zona residencial con estacionamiento en garaje y también en la calle. Aquí tenemos un estacionamiento accesorio solamente los clientes de un hotel se pueden estacionarse ahí, y aquí tenemos el aeropuerto.

Trataré de hablar sobre todos los tipos de estacionamiento; sin embargo, no todo lo que voy a decir se aplica a todos los sectores.

La política más prevaleciente en los Estados Unidos es darlo gratis, se estima que en 99% de las salidas en conche terminan en estacionamiento gratis y esto es porque las reglas del uso de suelo requieren una gran cantidad de lugares, lo cual explico el uso indiscriminado del coche. Como se ha hecho con la política de caminos desde hace 60 u 80 años, la otra política a la que debemos el uso excesivo de automóviles es la construcción de nuevos caminos y estacionamientos, cuando los existentes se juzgan insuficientes fundada o infundadamente.

Estacionamiento gratuito y ampliación de caminos, son políticas que se retroalimentan, lo más que lo hacen, las personas usan los coches, ambos significan un subsidio para el uso de coche. Si se abarata el uso de coche se promueve su uso excesivo. El ahorro puede ser en tiempo, buscando dónde estacionarse o puede ser en pesos y qué tan barato depende del contexto.

Por ejemplo, en el centro de Manhattan, el costo anual de estacionamiento en tarifas diarias y mensuales es 8 mil y 5 mil dólares, respectivamente. Usado de otra manera el mismo espacio podría rentarse por 14 mil dólares al año. Claramente hay un subsidio tácito de 5 mil a 8 mil dólares al año.

Lo que quiero cubrir hoy es lo siguiente, delinear el problema general, discutir cómo política de regalar el estacionamiento contribuye al ciclo de dependencia

del automóvil, abaratar el uso del coche a corto plazo hace más caro su uso a largo plazo; describir las innovaciones en algunas ciudades de los Estados Unidos, finalmente revisar qué podemos aprender.

A lo largo de los años el problema ha sido visto como de falta de espacio. La solución más común ha sido obligar a los negocios a tener garajes y lotes de estacionamiento, pues se asume que estos disminuyen la competencia en las calles y eliminan las molestias para los vecinos, pero en realidad esta solución sólo ha contribuido al ciclo de dependencia del coche, el cual hace menos viable el uso de otros modos de transporte, ha empujado el desarrollo hacia fuera donde el bajo costo del suelo disminuye también el costo del estacionamiento y ha puesto más presión en el sistema de caminos, lo que a su vez resulta en más planeación para los coches y así sucesivamente. El ciclo está representado aquí en la lámina.

Esto me recuerda que cuando vi el anuncio de esta conferencia noté que sólo hace mención a los lugares donde se localizan los estacionamientos más cercanos y no indica dónde están las estaciones de Metro. La tendencia a favorecer el uso del coche es sintomática del ciclo de dependencia.

De alguna manera la cantidad de estacionamientos determina el volumen de tráfico, por lo tanto si se reduce la cantidad de estacionamientos y al mismo tiempo aumenta la disponibilidad de estacionamientos, se reduce el congestionamiento de calles y caminos.

El problema se puede redefinir en los términos siguientes. Dependiendo de qué tipo de desarrollo se trata se calcula el costo del estacionamiento entre 35 dólares al mes en terrenos suburbanos a más de 200 dólares al mes si se trata de subterráneos urbanos. Sin embargo, para el usuario el estacionamiento es casi siempre gratis. Seguro piensan que estacionar en un lote no es gratis, pero un ejemplo es cuando una tienda sella el boleto de estacionamiento, les sale gratis. Esto es sin considerar el costo de oportunidad, que mi ejemplo anterior sobre el centro de Manhattan puede fácilmente llegar a ser de entre 5 mil y 8 mil dólares por cada lugar de estacionamiento.

Debido a que el número mínimo de lugares que necesita un estacionamiento se establece muy por encima de lo que la demanda real requiere, muchos lugares

de estacionamiento están vacantes gran parte del tiempo y por lo tanto se ofrecen como un extra a empleados y clientes.

De este modo, el desarrollo, el que tiene que absorber el costo del estacionamiento, incluso en aquellos desarrollos que cuentan con diferentes modos de acceso, por ejemplo transporte público, el costo del estacionamiento afecta a los usuarios con coche y sin coche igualmente, esto implica otra vez un subsidio considerable al uso del automóvil, que acarrea un sinnúmero de problemas con los que todos estamos familiarizados.

En la próxima lámina hablaré sobre los peatones.

El estacionamiento en lotes y garajes requiere que los vehículos crucen las banquetas. Las estipulaciones en el diseño, el ejemplo a la izquierda de la pantalla proviene de un departamento de transporte en Estados Unidos, lo que explica abajo es que enfatiza la salida rápida hacia la calle, para no impedir el flujo del tráfico. No se presta ni un poquito de atención a las consecuencias que cruzar una banqueta a alta velocidad puede tener.

En los Estados Unidos cada semana 50 niños son atropellados en su propio garaje por sus propios padres cuando echan el coche en reversa, muchos de ellos sobreviven, pero aproximadamente 2 mueren cada semana y un niño a la semana es atropellado por un coche de sus padres en su garaje andando hacia delante. No tengo las estadísticas sobre otros choques en la banqueta, pero eso debe servir para ilustrar el problema.

Incluso en lugares donde el flujo de coches no es tan alto, por ejemplo en los lugares residenciales las entradas a los garajes son un peligro para los peatones, pues interrumpen constantemente la banqueta.

La mayor parte del estacionamiento en la calle ni se mide ni se regula y no causa problemas. En algunos lugares el estacionamiento en la calle está prohibido, sólo se permite el estacionamiento en lotes. A veces el espacio se usa para dar cabida al tráfico, otras veces se utiliza para carriles de camiones y otras más la prohibición de estacionamiento a lo largo de la banqueta obedece simplemente a preocupaciones estéticas.

Los problemas de estacionamiento en la calle a lo largo de la banqueta surgen en ciudades densas, tanto en zonas comerciales como en zonas residenciales,

los problemas asociados en estacionarse en la calle son tener que dar vueltas por encontrar lugar de estacionamiento, estacionamiento en doble fila, obstrucción de paradas de camión o tomas de agua o de la calle, y nunca he visto un estudio sobre esto, pero podría apostar a que la gente que va buscando un lugar para estacionarse va distraída y por lo tanto es más propensa a tener un accidente.

A mediados de 1930 se hizo uso por primera vez del estacionamiento medido, el dueño de una tienda se dio cuenta que sus empleados se estacionaban en los mejores lugares frente a la tienda, por lo tanto decidió presionar al consejo de la ciudad para que instituyera un sistema de cobro del estacionamiento para estimular el movimiento de coches en la banqueta y sus clientes pudieron tener fácil acceso a la tienda. Pero esta idea ha pasado de la moda.

Hasta los aumentos de precio de los últimos dos o tres años las tarifas de los medidores habían permanecido estáticas, sin cambios en Nueva York y Chicago por ejemplo por 15 ó 20 años, de nuevo son los empleados los que se estacionan en los mejores lugares frente a las tiendas.

No aumentar las tarifas es una indicación de falta de voluntad política. El objetivo principal debe ser mantener el movimiento de coches estacionados en la banqueta, los controles principales son límite y tiempo con o sin parquímetros, normalmente los parquímetros son abaratados y los límites no se encuentran respetados.

Al menos en los Estados Unidos la administración de estacionamientos en lotes y garajes es responsabilidad del departamento de planeación, mientras que el estacionamiento en las banquetas es la responsabilidad del departamento de obras públicas o de la Secretaría de Transporte, normalmente estas instituciones trabajan sin coordinación entre sí.

Aquí son unas prácticas innovadoras. En vez de que el requisito para establecer un estacionamiento pida un mínimo de lugares, se debe establecer un número máximo de lugares. En algunos casos los estacionamientos pueden ser compartidos entre dos o más negocios, especialmente si la clientela de cada negocio usa el estacionamiento a distintas horas del día o la noche, por ejemplo un cine y una zapatería. Los estacionamientos que son negocios en sí

mismos desde luego siempre son estacionamientos compartidos, eso es lo que llamamos compartido.

En algunos casos la ciudad permite que los negocios si requieren construir un estacionamiento paguen una cuota en vez de construir su estacionamiento, debe ser un poco más barato o tal vez más que un poco más barato que construir el estacionamiento. Si esto pasa la ciudad tiene la responsabilidad de construir un estacionamiento que todos se usen o de aumentar el sistema de transporte colectivo.

Algunas ciudades han adoptado estándares de desempeño empleando una política que garantiza un lugar desocupado en cada calle, esto se logra cobrando el precio necesario para garantizar las vacantes. Un precio demasiado elevado resulta en unos lugares vacíos, por lo tanto se tiene que ajustar de tal manera que se cumpla el objetivo.

Una de las políticas más efectivas para promover el movimiento de coches en las banquetas ha sido el uso de tarifas que se incrementan progresivamente, se han desarrollado nuevas formas de asegurar el respeto a las reglas de estacionamiento, eso también es demasiado importante.

En algunas ciudades los comerciantes se organizan por zonas para administrar el estacionamiento, esta innovación propicia el apoyo de los comerciantes hacia nuevas políticas de estacionamiento. Estas ciudades en particular tienen políticas innovadoras.

En Bolder, que es una ciudad de medio tamaño, en los años setenta y con la autorización de la ciudad el distrito y comercio se unió para recolectar sus propios impuestos para administrar el estacionamiento, fue resultado de haber convencido a suficiente gente que la ciudad no podía competir con el suburbio en términos suburbanos. A pesar de parecer ilógico convencieron a los comerciantes de que cobrar por el estacionamiento en vez de regalarlo, pues atraería a más gente hacia la zona comercial, principalmente al crear espacio sin aumentar el número de lugares. Así que mucha gente puede usar el mismo cajón.

Hoy las ganancias del estacionamiento se invierten en transporte y mejoramiento de los espacios públicos, las ganancias también financian países

gratuitos en transporte para los empleados de la zona comercial. Entre más gente llega al distrito en transporte público o bicicleta o caminando, menos lugares de estacionamiento son necesarios.

Pórtland ha establecido estándares de cupo máximo, básicamente su proceso de planeamiento fue tal que pudieron determinar la máxima capacidad de su sistema de tránsito y utilizar esa información para determinar la cantidad de estacionamiento que se permitiría. Pórtland es el único ejemplo de que el departamento de planeación y la Secretaría de Transporte han trabajado en coordinación.

Otros lugares también han establecido cupos máximos en los estacionamientos pero tan altos que no ayudan a resolver el problema.

Puede parecer prematuro incluir a San Francisco en esta categoría de ciudades innovadoras pues apenas está empezando, pero en esa ciudad están buscando cobrar en base a los objetivos de desempeño, el objetivo es tener un lugar vacío en cada calle, de esta manera se evita el estacionamiento en doble fila y dar vueltas buscando estacionamiento.

Chicago es interesante porque acaba de vender sus parquímetros, aunque se han criticado los detalles de la transacción la ciudad básicamente recibió del sector privado una importante suma de dinero a cambio de un contrato por 75 años para explotar los parquímetros y las ganancias que estos generan. Yo creo que recibieron un poco de más de un billón de dólares.

En el caso de Chicago la venta se realizó para completar el presupuesto de la ciudad, pero la iniciativa puede ser adoptada para financiar asuntos específicos de transporte como el metrobús, otras iniciativas de tránsito motorizado o no motorizado.

En Nueva York, la innovación más importante ha sido la instauración de tarifas incrementadas progresivamente, esto ha resultado en el uso de las banquetas por más vehículos, disminución de la doble fila y de otros tipos de estacionamiento ilegales y peligrosos.

Lo que hemos aprendido es que las políticas de estacionamiento ejercen gran influencia sobre qué modo de transporte escogemos y sobre el diseño urbano, a su vez estos afectan la calidad del agua y del aire, la densidad del desarrollo,

la proporción entre el uso de suelo activo gravable y el uso de suelo accesorio y finalmente la calidad de vida y el ambiente del peatón.

Muchas ciudades han tomado una actitud pasiva respecto a la administración del estacionamiento, han imitado estrategias de jurisdicciones vecinas, han promovido los objetivos de evitar que los automóviles que no encuentran lugar de estacionamiento cerca de su destino ocupen calles aledañas y también han facilitado el uso privado del automóvil, así aseguran el aumento del uso del coche y necesitamos todavía más estacionamientos. No hay reconocido el amplio potencial de una política de estacionamiento como una forma de alcanzar objetivos ambientales y promover resultados económicos positivos.

El precio también importa, es una herramienta muy poderosa. También sin estándares de desempeño es difícil saber cuáles son los objetivos de estacionamiento y sin objetivos no se puede idear una solución.

El abastecimiento excesivo de estacionamiento debe ser disminuido en general. Seguro que hasta ahora piensan que no hay abastecimiento excesivo de estacionamiento, pero por el bien de las ciudades y sus habitantes tenemos que pensar en cómo se usa el estacionamiento de tal manera que disminuya nuestra dependencia en el uso del coche.

Para concluir quisiera decir que el fracaso en el desarrollo de una política coherente representa el desperdicio de una oportunidad de alcanzar objetivos de transporte y ganancia.

Esto es todo. Si tienen alguna pregunta, me encantaría oírlas y tratar de contestarlas.

EL MODERADOR.- Agradecemos a la doctora por su intervención.

Entonces abrimos la ronda de preguntas y respuestas. ¿Alguien tiene algún planteamiento que hacer?

Si nos pueden dar su nombre y de dónde vienen para que quede en la grabación.

EL C. BERNARDO BARANDA.- Un poco lo que hemos vivido aquí en la Ciudad de México es esta creencia de que lo que necesitamos es más espacios de estacionamiento, que hay un déficit de estacionamiento. Entonces

¿cuál sería tu consejo para de alguna manera tener una metodología o una manera de abordar este problema en cual se pueda realmente establecer una política, necesitamos más estacionamiento o primero se tiene que regular lo que hay en vía pública? Porque ahorita lo que se está haciendo es construir estacionamientos, pero como que esto no está ligado a ninguna de las cuestiones que tú estuviste mencionando. ¿Cuál sería tu recomendación para tener una serie de pasos para analizar la problemática de los estacionamientos, sobre todo en zonas donde hay mucha demanda de estacionamiento?

LA DOCTORA.- La primera cosa es entender qué quiere decir demanda, principalmente en todas partes del mundo cuando hablamos de la demanda, olvidamos, en el caso del estacionamiento, que la demanda tiene que ver también con el precio y principalmente estamos hablando de la demanda por una cosa gratis y entendemos, por los estudios económicos, que la demanda cuando algo se encuentra gratis va a ser muy distinto de que cuando tiene una tarifa.

Lo que noté ayer caminando por todas partes de la Ciudad, del Distrito Federal, que en las banquetas principalmente la demanda está acomodado con lugares libres y gratis, que no tienen ningún precio.

Así que no entendemos cuál es la demanda y decidir la cantidad de lugares o de cajones que tenemos que construir para satisfacer esta demanda que no entendemos, estamos marchando en una dirección equivocada.

Yo creo que la parte más importante de su pregunta tiene que ver en cómo vas a crear un apoyo para la política y por eso te doy el caso de Bolder que era la primera ciudad en los Estados Unidos que decidió que tienen que cambiar la política y tenían bastante coraje. Lo que tienen que hacer es encontrar un distrito, un barrio y hablar con los comerciantes, has que tienen un movimiento solamente en un área pequeña que van a tratar algunas cosas. Después del caso de Bolder, hay unas ciudades en los Estados Unidos que también han aumentado la tarifa de los parquímetros o han puesto parquímetros y que las tarifas se vuelvan distinto para mejorar en el distrito, aquí se hace que el distrito es más atractivo para los clientes que vienen de todas partes de la ciudad, y lo que se han encontrado es cuando aumenta la tarifa tienen hasta más clientes en los negocios y hay que hacer un experimento así.

Espero que haya contestado la mayor parte de la pregunta.

EL MODERADOR.- ¿Alguien más?

LA C. .- (Fuera de micrófono)

LA DOCTORA.- Ellos están haciendo unas cosas que la Ciudad de México ya ha hecho, estamos ahora poniendo metrobús, copiando de ustedes, también lo que tenemos en la zona comercial más densa este programa de tarifas incrementadas progresivamente, así que para estacionar una hora le cuesta un dólar, para la segunda hora son dos dólares, así que si se queda por las dos horas y son 3 dólares y la tercera hora más y con este sistema lo que puede hacer es las cargas de los camiones y eso sirve muy bien. También ahora acaban de empezar un programa piloto en dos áreas residenciales, pero con distritos o calle comercial en estas áreas donde están cobrando un poquito más en los parquímetros en las horas del día más usados para que la gente no se vaya en coche si pueden venir de otra manera, también que se comportan un poquito más eficientemente.

EL MODERADOR.- Muy bien. De no haber más intervenciones, le agradecemos a la doctora por su valiosa ponencia y muchas gracias.

Damos un receso de 5 minutos, para preparar la siguiente ponencia.

Gracias.

(RECESO)

EL C. MODERADOR.- Vamos a retomar los trabajos de la mesa, con el tema gestión y armado de proyectos de estacionamientos sustentables que nos va a ser favor de presentarla el arquitecto Juan Felipe Ordóñez Cervantes, quien es profesor de estudios de postgrado de la UNAM, que ha sido Director General de JFO y más asociados, fue Director General de Desarrollo urbano de la SEDUE y es ex Director de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

Le agradecemos al arquitecto Juan Felipe Ordóñez Cervantes su presentación y le decimos, adelante por favor.

EL C. ARQ. JUAN FELIPE ORDOÑEZ CERVANTES.- Muchas gracias y sin duda es un honor participar en este foro porque hace mucho que no se discutía este tema y sin duda va a ser trascendente el tema para la ciudad y para lo que

decidan hacer las autoridades y lo que decida hacer la Asamblea, porque como verán, si la Asamblea no permite el que se hagan estacionamientos, no se van a hacer.

Me toca el tema de gestión, el tema de gestión tal vez sea el más importante porque hay dos partes; uno es saber qué hacer y el otro es cómo hacerle para que se hagan, y el cómo hacerle para que se hagan es algo que no se enseña en las escuelas, se enseña en la Asamblea creo.

Hacer que las cosas pasen es la ciencia más oculta que tenemos y me voy a permitir con unas láminas; una que diga cuál es el problema y las ciudades son muy complejas, creo que varias conferencias lo han dejado muy claro, y ahí hay una lista de problemas grandes, que diríamos no tienen solución.

Fíjense lo que pasa, nos dicen que hay que invertir en transporte masivo, no hay inversión en transporte masivo, luego pues no hay transporte, y el Distrito Federal (inaudible) tiene transporte masivo del país.

Hay una concentración, la ciudad está muy concentrada, (inaudible) cuál es, dónde termina la ciudad y cuál es (inaudible) a tomar a resolver lo concentrado o lo disperso, y fíjense en el tema de estacionamientos, (Inaudible) a lo mejor no está aquí en el DF nada más.

Conductas socioeconómicas, hay segregación, coerción social, una participación a veces organizada, a veces desorganizada. (Inaudible) problemas, congestión vial, contaminación, instituciones que (inaudible) cada quien funciona pero no en forma integrada, marco jurídico incompleto, yo escuché varias presentaciones en las cuales un tema serio es el marco jurídico, es un tema nuevo para el marco jurídico.

El caso de la gestión pública, la gestión pública, fuera de este foro, es muy limitada. Hay un descontrol de lo que ocurre, hay carencia de instrumentos, no sólo faltan normas, faltan instrumentos, (inaudible) que ver con pocos recursos (inaudible) pública.

Escuché una presentación en la cuál nos decían que las cosas son muy cosas, en el reglamento de vía pública es de 1938, o sea que también es algo (inaudible) y la ciudad como proceso, hay que entendemos que es bien

complejo y que hay una relación con el medio ambiente. Bueno, todo eso son problemas.

Nos metemos a la materia. (Inaudible) de estacionamientos. Vamos a ver que hay usos (inaudible) distintos y había que clasificarlos en privados públicos, (inaudible) y sobre eso les podría explicar que la percepción que tengamos de si es un negocio (inaudible) y tiene que ver con (inaudible) igualito que las escuelas, las escuelas son un servicio, los estacionamientos son un servicio, nada más que (inaudible) los estacionamientos dan un servició, sí; hay estacionamientos públicos y privados, y cuáles cobran, los dos, (inaudible) ahí podríamos separar ahí podemos hacer una gran gama, porque a la hora de regular y a la hora de promover habría que ver dónde estábamos parados, y el tipo de construcción, (inaudible) enterrado, que si es en edificio, que si es en lote baldío.

El horario. Es muy importante ver que unos prestan servicio de día, otros de noche, otros mixtos, otros dan pensiones y nada más para decirles, ¿y cada uno de esos qué quiere decir, por ejemplo el que da pensiones? Hay quien utiliza el estacionamiento como pensión, pero nada más está en la ciudad 2 días, y el resto de los días tiene que pagar la pensión de todos los días y no nada más de los dos días o del ratito que lo necesita. Ya nos estamos ligando, una cosa es la clasificación y otra es cómo se opera y las necesidades del usuario.

La continuidad en la prestación del servicio, pues hay varianzas entre los permanentes de ciertos días de la semana o de vez en cuando o eventuales, hay unos que se crean y se dice, aquí vamos a cobrar el estacionamiento ahorita y después lo quitamos, por tipo de vehículo, por tipo de vehículo quisiera hacer la mención de que no sólo para automóviles, no sólo para bicicletas, para todos.

Hay unos que tienen la carga y otros que fundamentalmente hacen el servicio público, dónde se estacionan los vehículos de servicio público, requieren espacio, y ahora que todo se concesiona, otro temita que vamos a tocar, qué tal que le rento el espacio al Sistema de Transporte equis para poner ahí los camiones. Entonces había que considerar que no es estacionamiento y ya lo

tengo; no, el estacionamiento es súper complejo, nada más el tema de estacionamiento.

¿Por qué es complejo? Porque el problema no es el estacionamiento, el problema es el vehículo en la estructura de la ciudad. Entonces los vehículos son un tema delicado, van a existir, cada vez crecen más rápidos y hay muchos.

¿Qué tantos hay? Muchísimos. ¿Cómo lo puedo relacionar con los estacionamientos? Estacionamientos hay muy poquitos, en lotes, en edificios hay muy poquitos. ¿Cuánta vialidad hay? Pues muy poquita. Entonces ahí hay una ecuación en la que, ¿quién pierde? La ciudad.

Los autos son muchos, las redes de vialidad son muy pocas y los estacionamientos son más poquitos, los que son dedicados a estacionamiento en predios, luego entonces no caben.

¿Cómo van a estar en el futuro? Pues no van a caber, mientras haya más autos y queramos llegar a todos lados en auto, no van a caber, no van a caber en las calles, no en la ciudad, en las calles no van a caber los autos. Si ponemos a todos los autos en su superficie y ponemos la superficie de la calle, ¿pasamos?

Esta es la superficie de las calles, esta es la superficie que hay ocupada en las calles para estacionamiento, o sea hay un carril, uno estacionado de un lado, otro del otro, o sea que de 7 partes que dividimos la vía pública, la mayoría está ocupada por estacionamiento, entonces para qué hacíamos vía pública, en realidad estamos haciendo estacionamiento público en la calle. Para calle y para circular nos quedan dos partecitas.

Entonces el tema es: ¿Hacemos estacionamiento o cambiamos el esquema de planeación? Por supuesto que hay que cambiar el esquema de planeación, el problema no son los estacionamientos, el problema son los autos y que queremos llegar en auto a cualquier parte de la ciudad, ese es el problema.

Vías de solución. Ordenemos, hagamos esquemas de planeación para la ciudad, éste es el centro de la ciudad, imagínense el zócalo, estos son los centros de los barrios, imagínense cualquier, Coyoacán, el que quieran, la

vialidad primaria no debería de entrar al Zócalo, porque 20 de noviembre sí entra al Zócalo, Tlalpan sí entra al Zócalo, ahí hay un problema de planeación.

El Zócalo y el Centro, no el Zócalo sino el centro debería de ser peatonal y de bicicletas, como en cualquier país donde hay ciudades desarrolladas. El centro es de los habitantes, no de los autos. Nuestro caso es al revés.

Los centros en los barrios debería de pasar lo mismo, la vialidad regional debería de liberar a cualquiera de ellos, o sea el Circuito Interior o el Periférico, debería de liberarlos.

Los estacionamientos no deberían estar aquí, deberían estar en las periferias, no conviene jalar el estacionamiento aquí porque entonces van a llevar cada vez más autos al centro, para estacionarse. Bueno, parece muy simple, pero en la realidad no se da, eso es muy fácil, contratando un urbanista resuelven dónde sí deben de estar los estacionamientos, pero primero pongámosle orden a la ciudad y luego digamos dónde van los estacionamientos. Les quiero decir, sí hay que hacer estacionamientos, nada más que hay que tomar principios antes.

Los barrios debieran de ser de tránsito calmado y en cada 500 metros, o sea uno debería de estar en un barrio y poder caminar 500 metros, sin que tenga uno que luchar contra la ciudad, o sea que sea la vida interior del barrio y que los ejes viales estén a cada kilómetro y más o menos están y que en los ejes viales pase el transporte colectivo y todos estaríamos contentos.

¿Los estacionamientos dónde estarían? Pues no hay que ponerlos en el centro del barrio, hay que ponerlos en lugares donde yo pueda llegar al centro del barrio fácilmente, pero no en auto.

Oye, por excepción el que vive ahí, el que trabaja, por excepción sí, pero no como principio de planeación. Entonces que la ciudad sea caminable a la escala de barrios, que me pueda mover en bicicleta hasta 5 kilómetros, hasta 8, hasta 10 en bicicleta, la mitad de la ciudad es plana, y que me pueda mover en transporte colectivo para todos lados. Entonces el secreto está en la interconectabilidad entre unos y los otros modos de transporte.

Barrios. Si en las vialidades periféricas, bueno este es un esquema de circuitos alrededor de un barrio, donde el centro estaría aquí y el transporte le daría la

vuelta, llegaría a una vialidad primaria, se ligaría a veces con el metro, habría estacionamientos ligados al Metro, y todos contentos.

¿Entonces cómo llego a mi casa, cómo llego a mi trabajo si yo tuviera que ir a esta zona? Pues con un transporte interno que me permita llegar ahí, pues el intercambio entre modos de transporte es muy importante, la asociación entre el estacionamiento donde pasa el metro, donde hay un estacionamiento, es muy importante.

La relación de estacionamiento no es sólo con los autos, es con las bicicletas y con todo lo que uno pueda traer; hasta las maletas, el que llega aquí y trae una maleta, la deja ahí, ahí hay un lugar donde guardar la maleta y se va a trabajar, regresa y recoge la maleta o recoge su bicicleta y se va. Entonces ese intercambio es el que hay que resolver en algunos lugares.

Entonces ya cuando pensamos en estacionamientos, ya no estamos o les pido que no piensen en estacionamientos para autos, piensen en estacionamiento para todo lo que hay que dejar y seguirse rápido a otro lugar.

Otro esquema para barrios, es que el transporte sea en cruz, que nos resuelva lo mismo y podamos bajar a la escala, para que haya un sistemita de transporte ahí que puede ser de cualquier tipo, puede ser hasta caminando. Sería el más elemental, éste sería ya en bicicleta y éste sería en camioncito, pero un camioncito chiquito del barrio.

¿Dónde entonces deberían exponerse los estacionamientos? Pues debieran ponerse, aquí está pensado en bicicletas, pero es igualito para los autos. Pónganse en los lugares de concentración de población; bueno pónganse en los lugares de concentración de población pero con mucha inteligencia, primero dijimos ligados al metro, al sistema de transporte, y aquí como está más ligado a las actividades productivas, uno quiere llegar hasta el momento donde uno quisiera ir a trabajar a la industria, a las oficinas, a la escuela, al parque, al centro deportivo, etcétera, en bicicleta no hay duda, en auto hay que ver cuáles necesitan que se llegue en auto.

Ahora, dicen, claro y casi todos tienen estacionamiento, pero en la práctica no es muy claro, en las zonas industriales el estacionamiento es para los dueños de la industria y para la carga, pero no para los que van a alguna actividad

comercial con la industrial. En las oficinas es para los que están ahí, pero no para los que llegan de fuera.

Entonces nos empezamos a complicar. El Reglamento de Construcción claramente dice tantos cajones. Lo que pasa con esos cajones es que los edificios se vuelven locos.

La base. La base es que la movilidad de la ciudad debiera ser en tramos muy largos, de un sitio a otro sitio debiera ser en transporte masivo, preferentemente. Quien lo quiera hacer en automóvil, lo pueda hacer, pero debe de tener más facilidades quien lo haga en transporte masivo.

Los movimientos dentro de un barrio, ya sea que aquí vivo y acá trabajo, aquí deberían de ser en modos que no sean contaminantes y que sean fáciles, a pie de preferencia, 5 minutos caminando, facilísimo, 5 minutos caminando debería de poder llegar al lugar donde trabajo o al lugar donde vivo del medio de transporte masivo.

¿Qué pasa con los autos? Sí puede haber estos desplazamientos, pero siempre en peores condiciones que las del transporte masivo.

¿Dónde me debo de estacionar? Pues primero aquí dónde están los intercambios o ya llego a mi casa a otras horas.

Entonces la conjunción entre transporte masivo, el automóvil, la bicicleta, debe ser un conjunto de elementos que se debieran analizar no separados.

Tipologías de estacionamientos. Hay estacionamientos, estos son de bicicletas, todos son de bicicletas, una relación entre la bicicleta y los otros modos de transporte muy importante, dónde localizarlos, la pregunta es dónde y quién los va a pagar.

Lo que les decía que se vuelve incongruente, los edificios ahora tienen la mitad de estacionamiento y la mitad de oficinas o de condominios, aplicando el reglamento de construcción. Si son tecnificados o de alta tecnología, pues puedes bajar a la mitad porque ocupan menos espacio, pero ocupan más del que suena razonable para la ciudad, o sea tenemos ciudades que vas a caminar aquí a nivel de estacionamiento. Los robotizados y el otro

estacionamiento del predio baldío. Bueno son tipologías de estacionamientos. ¿Sigue una más? Los subterráneos también, hay subterráneos por todos lados. La pregunta ahí es: ¿Quién es el dueño del terreno; quién gana y quién está perdiendo en cada una de las tipologías? Voy a comentar dos, los terrenos baldíos: ¿Son útiles? Sí. ¿Gana el dueño del terreno? Sí. ¿Quién perdió? Todos los demás, la ciudad es la que pierde, porque ese terreno no puede tener tan poquitos autos y no puede pagar tan poquitos impuestos y no puede tener la imagen que tiene. Entonces el gran perdedor somos todos nosotros. ¿Y entonces por qué las reglas del juego lo permiten? Bueno, es una preguntita interesante.

Ahora, ¿qué no es negocio hacer un estacionamiento como éste o como el otro o como el otro? Pues depende de las tarifas, y si las tarifas son buenas, por supuesto que es negocio.

Entonces se podría resolver, hagamos que sea negocio todo lo demás. ¿Qué es lo que no permite que sea negocio? Que la ecuación a cualquier ejercicio que hagan, lo aplican y no es negocio o dicen “tengo desconfianza”, que sería todavía después de hacer los números.

¿En qué tienes desconfianza? En que no voy a poder subir la tarifa el año que entra. Y se acabó el negocio. Entonces también requieren certeza, no sólo una buena ecuación, sino una buena certeza.

¿Dónde se dan las certezas? En las leyes, para eso son las leyes, y como las leyes están deficientes, pues no se resuelve el asunto. Entonces sí hay sistemas, hay tecnologías, hay maneras de hacerlo, entonces eso es nada más cómo hacerlo.

Perdón, falta esto de las tipologías. Esto es lo que gana, donde más se estaciona la gente es éste, la vía pública, ya les dije la cantidad de estacionamiento en vía pública es el que gana la vía pública.

El de la vía, la pregunta sería: ¿Como ciudadano, cuál es escojo, el que me norma las instituciones y me deja ir a un edificio o mejor me estaciono en la calle con el viene-viene? Aquí pago 20 pesos y en el otro pago, creo que en algún lado ya pagan 150 pesos por una estacionadita.

Entonces entre la norma y la realidad y la necesidad, porque les dije que había muchos autos, hay que crear una ecuación positiva, una ecuación positiva donde el que gane sea el bien común.

Hay que diseñar cómo hacerlo, cómo se estacionan, cuántos cajones caben ahí, que no lo rayen, que no sea del viene-viene, que los peatones pasen, faltó una, que la ciclista esté clara, sin estorbos y que hagamos un orden, pongamos orden en la vía pública y en la regulación. Entonces esa es condición.

El fondo de esto tenía que ver con que la ciudad, la formó la comunidad y la interacción entre la comunidad, cuando hacemos vialidades, estacionamientos y lo que hacemos es dividirla. Entonces empezamos a seccionar la ciudad, la riqueza de la ciudad es la diversidad y la accesibilidad y el contacto, y cuál accesibilidad, ya ni a la playa puedes llegar porque es del hotel. Entonces primero hay que planear, hay que tener principios claros y luego hay que establecer el esquema de negocio.

La ciudad tiene grandes posibilidades y los funcionarios y los legisladores lo tienen en sus manos. ¿Entonces a quién beneficia el que se haga esto, a los usuarios, a los compradores, a los propietarios del suelo o a los políticos? Primero a los políticos porque se va a hacer algo que antes no se había hecho; dos, a los propietarios del suelo, el que tenga el terreno y no gane, qué país estamos; oye, pero lo quiero hacer en la plaza, ah pues ese es del gobierno, el gobierno tiene que ganar, no se vale; o abajo de la calle, pues el gobierno tiene que ganar, no es gratis. No debe ser gratis eh, debe de costar igual que en los predios privados, si no pues no es negocio.

Los que van a hacer la inversión, los que participan de eso o los usuarios, preguntémosnos esto: ¿Qué instrumentos hay? El más simple, Impuesto Predial, al que haga donde tienen que hacer las cosas y lo haga bien, cámbiale el impuesto predial, les decía que esto es multifuncional, no puede ser visto por una sola autoridad, si los del catastro no están de acuerdo con los de SETRAVI, se acabó el asunto.

El subsidio. Hay subsidios, bueno el subsidio se vale, pero igual que en la vivienda, no se vale que subsidies la vivienda en Tecamac, no sé si haya alguien en Tecamac, a que subsidies la vivienda en el Centro Histórico.

¿Dónde la necesitamos? Eso es planeación. La política de subsidios no puede ser generalizada, hago el subsidio para todos los que hagan vivienda de interés social; si eso es negocio. La subsidio donde yo quiero que esté.

¿Dónde quiero que estén los estacionamientos y de qué tipo? Sólo ahí puede haber política de subsidio, digo yo eh perdón, ya se acabó el tiempo.

El instrumento más importante después de la regulación que tiene el Estado son los subsidios, y esa hay que aplicarla con planeación. Si no lo hacemos qué perdemos, competitividad, políticas inadecuadas, la oferta cuando no se debe, donde no se debe, todos perdemos si no actuamos con este esquema, además.

El tema a veces se convierte en la localización, lo más importante va a ser la localización de los estacionamientos. ¿A quién le toca la localización del estacionamiento; al promotor? Hay muy buenos promotores que lo pueden poner aquí abajo en el Zócalo o a bajo de Palacio Nacional o debajo de donde estamos nosotros. La localización no es del promotor, es del gobierno en base a planes.

Dos. El tema legal es el que permite que se pueda hacer. Último comentario porque ya se me acabó el tiempo, es lo que hace todo esto es que les quede por favor claro que el hacer estacionamientos no es el tema del gobierno, no es el tema del promotor, no es el tema de la institución que sabe de puentes ni del que sabe de los impuestos, es un tema global que debe incorporar lo mismo al sector público que al sector privado, que al ámbito legislativo y al ámbito judicial, si no cumples lo que dices, ¿quién va a sancionar? Y habría que meterlo en una sola bolsita.

Les digo que para infraestructura, como son los estacionamientos, hay todo el fondo de infraestructura que no se lo han podido gastar, si estuviera bien regulado, bien normado, habría un buen subsidio para hacer la infraestructura que requieren las ciudades, así como para el transporte masivo lo habría para los estacionamientos, lo hay. El fondo metropolitano tiene una parte, FONADIN

tiene otra parte, recursos sí hay, lo que pasa es que hay que hacer proyectos que sean integrados.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Agradecemos al arquitecto Juan Felipe Ordóñez su intervención. Por cuestiones de tiempos si hubiera preguntas, vamos a dar 2 ó 3 intervenciones nada más.

Preguntaría yo si alguien quiere hacer alguna pregunta, algún planteamiento hacia el arquitecto.

Por acá tenemos una.

EL C. ING. JACOBO MASSE.- Hola qué tal, nuevamente. Estoy de acuerdo con lo que usted maneja.

Yo nada más quiero una opinión, todas las conferencias que hemos venido escuchando son muy interesantes, todos manejan la misma problemática. Yo pienso que el problema es más bien de raíz obviamente analizamos internamente el estacionamiento, pero afuera también hay un problema muy fuerte como usted lo acaba de mencionar, no me contrapongo en absoluto: ¿Por qué no se hace una ley que restrinja por familia...(fallas de audio).

EL C. ARQ. JUAN FELIPE ORDOÑEZ CERVANTES.- Me parece muy interesante el cómo enfocarlo.

Si decimos, vamos a limitar el consumo de autos o la cantidad de autos que hay, pues es una manera de entrarle y en una economía de mercado está un poquito complicado; pero es igual que en el agua. ¿Oye, cuánta agua consumes? Consumo 250 litros de agua por habitante. ¿Por qué no consumes 100 si con 100 te alcanza? Pues es que yo quiero regar el jardín con agua potable, te dice el ciudadano y además cuesta 1 peso, así que la gasto.

En los autos es más delicado porque la economía del país se mueve por la economía de vender autos y hacer casas es la que nos tiene subsistiendo. Entonces es como matar a la gallina. Entonces está muy complicado en la economía de mercado.

En el mundo hay muchas maneras de resolverlo y ya se están empezando a estudiar para la ciudad. Qué tal que los que entren al centro de la ciudad tienen

un impuesto, no es un impuesto, pagan un derecho, por entrar al centro. Eso lo hay en muchas ciudades del mundo, en Londres entras al centro en auto, te van a cobrar, en tu recibo te llega. Entraste al centro tres veces, pagas 30 pesos y te lo dan. Eso lo hacen las ciudades, hasta Londres lo hace, y ya tenemos cámaras, nada más hay que meterle el sistema y podrías incentivar donde convenga y desincentivar donde te convenga.

Entonces utilizando esquemas más simples que ya existen, sin llegar a que no compres autos, se podría decir, mi auto lo tengo pero no lo necesito para ir al centro, para ir al centro y voy a llegar a tal parte y de ahí me voy a mover en excelente calidad para llegar al centro, hay que crear esa oferta; una oferta de esas es, ¿dónde me estaciono?, y de ahí me voy hasta caminando.

Nada más, cómo es que no está incentivado; voy a Bellas Artes, está lleno el estacionamiento de Bellas Artes, no puedo llegar a Bellas Artes, mejor ya no voy a Bellas Artes, ya no puedo. Sí, si llegas ahí va a haber estacionamiento en la periferia y de ahí caminas y vienes a ver la exposición del Zócalo, tres cuadras vas a caminar. Son políticas más prácticas dijera yo en esta economía del mercado. Sí las hay, hay muchos manuales de cómo hacerlo.

EL C. MODERADOR.- Muy bien. ¿Alguna otra intervención?

EL C. .- Yo más bien veo que (fallas de audio) que haya reglas claras primero, que sean fáciles de cumplir, que ese tipo de estímulos es lo necesitamos.

Si va a haber subsidio, pues que sea para probar tecnologías nuevas que bajen costos. El problema que tenemos es que la tecnología que tenemos es la más cara. Entonces cuestan 2, 3, 4 veces lo que cualquier cajón normal, un cajón de alta tecnología, eso es un error gravísimo, al menos aquí en México, aquí no es que uno quiera cobrar 50 pesos, a ver quién te los paga. Nos pueden dar permiso de cobrar lo que sea y nadie lo va a pagar.

Necesitamos que con una tarifa de 15 pesos sea negocio y para eso necesitamos que los cajones no cuesten arriba de 100 mil pesos, si no cualquier cosa que se quiere hacer no funciona. Entonces ahí es donde puede estar el subsidio, en la investigación, el desarrollo, en las pruebas de tecnologías que bajen costos, por una. Por otro, que las reglas sean fáciles de

cumplir, expeditas, etcétera, no tanto que le den a uno dinero por debajo porque eso no funciona, se presta a malas cosas y además para desde el punto de vista político del gobierno, cuándo a tener dinero para que subsidie carros, yo creo que eso nunca.

EL C. ARQ. JUAN FELIPE ORDOÑEZ CERVANTES.- Muy buena. A ver, reglas claras es la primera condición para hacer algo. Si no hay reglas claras, nada funciona.

Para que haya reglas, primero tiene que haber una idea de qué queremos, qué comportamiento queremos, es plan, reglas claras y quién las va a operar.

Ahora, si queremos lograr que pongan los estacionamientos en un lugar que es caro, pero ahí es donde hay que ponerlos porque ahí es donde la gente puede dejar su auto, ahí es donde empieza el siguiente paso de la gestión, quién va a decir que sí sea ahí, ahí tiene que intervenir no sólo el inversionista sino el gobierno, que a veces el del predio no quiere que sea ahí, para eso se necesita gobierno y ahí hay una conjunción, y no es subsidio, hay que hacerlo donde tiene que ser, arriba, abajo, donde quieras, con la tecnología que quieras. Hasta ahí llegaríamos bien.

Luego dices, no subsidio, sí subsidio. Creo que lo primero es lo más importante. El subsidio simplemente es uno de los instrumentos que puede o no haber, el chiste es que se den las cosas donde tienen que ser, y creo que ha tocado la llaga.

Oye, si me cuesta 100 mil pesos un cajón haciéndolo de concreto, reforzado y debajo de Bellas Artes, y me cuesta 100 mil pesos haciéndolo en uno robótico que hacen en 15 minutos, alguien está mal. Igualito pasa en la vivienda eh, la vivienda prefabricada te la venden al mismo precio que la que pegamos tabique por tabique, entonces alguien está mal o alguien está ganando de más.

¿Qué papel le toca al gobierno? Ahí sí hay que regular, ese es un papel del Gobierno, regular que las cosas se den bien, y a veces para regular es decir, si tú haces lo que yo digo, sí te apoyo y te beneficio. Bueno, ese es un tema muy complicado.

Pones el dedo en la llaga porque como ciudadano, ¿dónde me voy a estacionar? Pues con el viene-viene por supuesto, ese cobra menos, me cuida más, es más rápido y me voy más rápido.

Nada más que de quién es el terreno, pues del gobierno, y el gobierno no cobra por ese terreno. Entonces ya entendimos, el gobierno es el que está dormido. Hay que hacer una ecuación que sea ganadora, donde todos puedan hacerlo y que sí sea negocio.

Sí se puede y si hay reglas claras y si hay política urbana ligada a los impuestos, a los subsidios, que sea negocio, hacerlo negocio es una ecuación. Cuánto invierto, cuánto gano, y si gano el más 12 por ciento de una tasa interna de retorno, ya le entro. Muy bien, ¿cómo puedo llegar a eso? Con seguridad en el tiempo. Esa es la respuesta que había que regular.

El punto es quién pone orden, eso no sólo le pone a la SEDUVI, le toca a muchas instancias, y entonces que habría que haber, no sé si un reglamento, una ley o el programa de vialidad y transporte sustentable de la ciudad que diga cuáles son las reglas del juego y que a eso se sumen las dependencias que tienen que jugar para el tema de estacionamientos.

En el medio ambiente hay una manera muy fácil de resolverlo, la ley dice cosas, el reglamento dice cosas, y para cosas específicas hacen la Norma Oficial Mexicana. Bueno, pues habría a lo mejor que llegar a una norma Oficial Mexicana de Estacionamientos para el Distrito Federal, se llamaría de otra manera, pero en un marco bien estructurado.

EL C. MODERADOR.- Bien. Agradecemos por cuestión de tiempo, agradecemos nuevamente al arquitecto Juan Felipe Ordóñez Cervantes su participación, muchas gracias.

No vamos a tener receso, nos vamos directo a la siguiente mesa porque ya estamos un poco desfasados en tiempo, la siguiente mesa que es sobre el programa de parquímetros.

La va a presentar el ingeniero Alfredo Hernández García, que es Subsecretario de Control de Tránsito en la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

El ingeniero Alfredo Hernández García, es ingeniero en Transporte de la UPIICSA, quinta generación.

Durante su vida profesional se ha desarrollado en el área de estudios de ingeniería, de tránsito y sistema computarizados para el control de tránsito en zonas urbanas.

Pase, ingeniero. Reitero, es el ingeniero Alfredo Hernández García, Subsecretario de Control de Tránsito en la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal.

Durante su vida profesional se ha desarrollado en el área de estudios de ingeniería, de tránsito y sistemas computarizados para el control de tránsito en zonas urbanas.

Ha participado en la elaboración de estudios y proyectos para el mejoramiento de la operación del tránsito en la red vial del Distrito Federal, desde 1986.

Ha colaborado en la organización de los Estados en la OEA, en la Organización de los Estados Americanos, como asesor para la elaboración del Plan Rector de Tránsito y Transporte.

Es miembro de la Asociación Mexicana de Directores de Tránsito de la Sociedad Mexicana de Ingeniería de Tránsito y del Colegio de Ingenieros en Transporte.

Actualmente se encuentra inmerso en el grupo de trabajo formado por la implementación del proyecto del sistema de videovigilancia vigilado Bicentenario, con el que se llevará a cabo la instalación de más de 8 mil cámaras en el Distrito Federal y ha ocupado diversos cargos en la Secretaría de Seguridad Pública.

Bienvenido, ingeniero Alfredo Hernández García, le agradeceremos su presentación.

EL C. ING. ALFREDO HERNANDEZ GARCIA.- Muchas gracias, buenas tardes a todos, días todavía.

A mí me va a tocar hablar de la atención que le vamos a dar a un problema muy latente que todos conocemos, que es estacionamiento en la vía pública.

El Gobierno de la Ciudad está haciendo el esfuerzo importante para instalar un sistema para regular el estacionamiento en la vía pública. No necesariamente tiene que ser un parquímetro del que conocemos actualmente y hay muchos sistemas de que aquí ha habido expertos que han hablado en relación a todas las tecnologías que vienen desarrollándose en el mundo para controlar ese tipo de sistemas.

Vamos platicándola mientras. Quisiera comentarles de los tres elementos básicos que componen la planta física de cualquier sistema de transporte, son el vehículo, la vía y la terminal.

Para el sistema de transporte por calles y carreteras la terminal es un espacio de estacionamiento, que indica el comienzo o el final de un determinado viaje. Dicho espacio para estacionar puede estar ubicado en la calle o en un carril adyacente en las aceras y en algunos casos en los carriles adyacentes a los separadores que son los camellones. En este caso en la ciudad no estamos permitiendo el estacionamiento a un lado de los camellones o fuera de la calle, en lotes o en edificios. Esto es lo que conocemos todos como un estacionamiento.

En la ciudad existe una demanda promedio de 80 mil espacios de espacios que tienen que ser utilizados por vehículos, que no necesariamente son satisfechos en estacionamientos fuera del área pública, sino en la calle.

Aquí en los estudios que hemos realizado tenemos identificados ya 72 mil espacios en 17 zonas en la ciudad, donde existe una gran demanda de estacionamiento y donde estamos proponiendo la instalación de este tipo de sistemas de control en la vía pública.

Todo plan de vialidad urbana debe de considerar la construcción o habilitación de estacionamientos, pues se considera que de las 24 horas al día un vehículo particular permanece estacionado 21, es decir, solamente tres en promedio se está moviendo. ¿Dónde está ese vehículo? No necesariamente está en un estacionamiento, es lo que estamos comentando, y que es la problemática que vamos a atacar.

Para que un sistema de transporte automotor sea eficiente, deberá de disponer de espacios adecuados para su estacionamiento, en todos aquellos lugares donde se generen viajes.

Aquí hay algo muy importante, se están desarrollando modelos para identificar, ya existe un estudio de origen-destino en el cual sabemos cómo nos movemos en el día, en la tarde, de noche, de una zona a otra, cómo interactuamos con toda la zona conurbada con el Estado de México y actualmente se están desarrollando modelos para ver específicamente cuál es el motivo de la generación del viaje, que eso es lo que nos va a dar la pauta también para futuros desarrollos y tomas de decisiones en la política pública, no solamente de estacionamientos, sino de infraestructura vial, sino de desarrollo económico.

El rubro de vehículos privados se ha incrementado a tal punto que ha invadido centros urbanos, bueno lo que ya todos conocemos y existe esta necesidad de identificar todos los espacios para estacionamientos.

Tradicionalmente los primeros estacionamientos que existieron fueron en las calles, cuando empezó la introducción de los vehículos automotores y después esto frente a las instalaciones comerciales y edificios de oficina, frente a las viviendas, desvirtuando notablemente el uso principal de la vía pública, que es la comunicación de todos estos centros y no como estacionamiento, como se viene realizando hoy en día.

Actualmente en la ciudad se tienen dos áreas que son controladas por parquímetro, los parquímetro que todos conocemos que están en la colonia Cuauhtémoc y en la Colonia Juárez, estos han sido instalados ya tienen más de una década y es un modelo muy antiguo. Un cajón, un parquímetro; un cajón, un parquímetro, con una tecnología que en su momento fue buena.

Aquí hemos analizado las tecnologías que inclusive ya han comentado expertos aquí que existen, que es la de a través de parquímetro multiespacios, que es un mueble que nos da un dispensador de tickets, que nos va a asignar un espacio en una cuadra o también a través de telefonía celular que es la migración de la siguiente tecnología. Ya están quedando atrás los parquímetro multizona.

¿Cuáles son las ventajas de uno y de otro? A través del teléfono celular, perdón, una pregunta también para no redundar en lo mismo: ¿Ya hubo alguna ponencia en la que platicaban, expusieron la tecnología de parquímetro por celular? Para no redundar tanto en eso.

Bueno, ¿cuál es la visión del gobierno? A través de la telefonía celular el conductor se registra en un sistema para correlacionar placas con un número telefónico vía Internet o telefónicamente a través de un SMS, puede enviar la solicitud de un espacio en la vía pública.

El conductor puede adquirir tiempo aire, el conductor estaciona su vehículo y con una llamada telefónica registra su hora de inicio de estacionamiento, el conductor al retirar su vehículo del cajón de estacionamiento deberá realizar una llamada telefónica para registrar su salida y finalización del tiempo pagado.

Un elemento de la autoridad verificará con una Handheld, que es una PDA, que es una computadorcita en mano, que el vehículo estacionado haya realizado su pago a través del enlace de un sistema que nos va a decir qué vehículos, con qué placas y si tienen el pago de su tiempo aire para estacionarlo en la zona determinada. De lo contrario, se levantará una infracción por supuesto, tomada con una foto reciente, transmitiéndola en tiempo real a un sistema centralizado y se colocará un doble cero. Es un sistema similar al que está operando actualmente, pero la gente podría tener acceso al tiempo aire o al tiempo de estacionamiento a través de un mensaje. Después de este procedimiento, este es en términos generales.

El de parquímetro multizona, el conductor compra su tarjeta puede ser de prepago o puede pagar en el momento también, tiene para introducirle monedas, hay una serie de modalidades ahí que dan todas las facilidades al usuario.

El conductor se estaciona, acude al parquímetro más cercano, paga en efectivo con tarjeta, con la tarjeta de prepago y el comprobante se lo expide la máquina. Ya no serían los parquímetro que todos conocemos y el conductor coloca en el tablero su ticket, el cual es leído a través también de la PDA, que tiene un lector inalámbrico y puede verificar si ha pagado o no pagado el conductor.

Esto es por el comparativo de cómo se paga, cómo se pagaría y el de tecnologías, el de telefonía celular no requiere instalaciones en la vía pública en ningún mueble, la actualización del software es sencillo y de bajo costo, no se incurre en costos de aseguramiento porque no hay equipo, no hay mobiliario, es un bajo monto de la inversión inicial, los costos de mantenimiento son prácticamente (inaudible) tendiendo a cero, porque solamente es mantenimiento a todo el sistema de software.

El cobro exacto del tiempo del Estacionamiento, es decir, el corte lo hará exactamente en el minuto y segundo, cuando ya diga yo ya me voy de aquí de este lugar, ya le mando el mensaje vía celular y se hace un pago exacto. Si se requiere reubicación de este tipo de sistemas no hay costo y puede instalarse en un área muy fácil en cualquier zona.

El parquímetro multizona que tiene una ventaja, que cada mueble controla un promedio de 32 espacios, bueno lo hay de más o de menos, dependiendo de la tecnología que se ofrece en el mercado.

La experiencia probada como única opción del pago de control de estacionamiento de vía pública y control centralizado simultáneo de más de 70 mil cajones de estacionamiento ya existe en sistemas que controlan en muchos espacios, este sistema incluye, es incluyente de todos los usuarios, tanto eventuales como cotidianos, porque acepta pago en sitio efectivo, prepago y algunos también ya están incorporando la tecnología celular, es decir, son híbridos porque en todos están mirando hacia la tecnología celular, entonces es una fusión muy interesante, pues en la cual habrá gente que tal vez no le guste mandar mensajes de texto, que bueno casi la mayoría ya utiliza esta tecnología, y tiene monedas, le pone la moneda y ya puede hacer uso del espacio.

Esos son los modelitos de tecnología que se han explorado, son los dos que están operando en todo el mundo y cuáles son las ventajas de instalar un parquímetro, las ventajas y con la visión de la política del gobierno, es mejorar el nivel de servicio de la red.

¿Qué ocurre cuando un sistema, cuando una zona es controlada desde el punto de vista del estacionamiento en la vía pública? Vamos a eliminar la doble

fila, vamos a eliminar los vehículos en las banquetas, vamos a eliminar los vehículos frente a cocheras, los vehículos que se estacionan en las esquinas obstruyendo las zonas peatonales, es un sistema ordenador en la vía pública del estacionamiento, son las ventajas que tienen ese tipo de sistemas y en la ciudad tenemos identificadas, como les comentaba, en 17 zonas ya casi 80 mil espacios, por mencionarles algunas está: Polanco Anzures, en las Lomas, por supuesto en Chapultepec, en la Colonia Anáhuac, en la Irrigación, en la Tabacalera, Centro Poniente, Doctores, Niños Héroe, Roma, Condesa, San Miguel Chapultepec, Escandón, Tacubaya, Nápoles, San Pedro de los Pinos, en Mixcoac, la del Valle, en Narvarte y en la zona del Hospital de Xoco también, Xochimilco, Copilco, Iztapalapa, Santa Fe, la Villa, también Lindavista, Azcapotzalco por mencionar algunas, todas las zonas que tienen uso de suelo mixto comercial y de servicios, son polos atractores de viajes y por ende son lugares donde se estacionan vehículos y es donde hay que tener una oferta para controlar y regular el estacionamiento en la vía pública, como un sistema principalmente ordenador.

Aquí yo creo que está por demás mencionar todos los datos que tenemos en la ciudad. Por promedio de área transitan 5 millones de vehículos, 5 millones de vehículos que tienen que ver como comentábamos del estudio origen-destino de toda la zona conurbada del Distrito Federal.

Aquí algo importante dentro de la identificación del problema, es que tenemos identificado muchos vehículos estacionados en doble fila, tenemos muchos vehículos estacionados en zonas donde existen estacionamientos y los estacionamientos no están llenos, los vehículos están estacionados de manera irregular en la vía pública, y aquí hay un fenómeno muy interesante.

Existen personas que se dedican a estacionar vehículos en la calle, los llamados franeleros. Este fenómeno se presentó cuando se instalaron los primeros parquímetros, los últimos parquímetros, porque los primero fueron por ahí de los 60, los últimos parquímetros en las colonias Juárez y Cuauhtémoc, y al principio pues efectivamente había muchos problemas con ellos y después de un tiempo se erradicó este problema porque este fenómeno genera mucha incomodidad a la gente porque les pide dinero, a veces son cantidades muy grandes, desproporcionadas totalmente y en caso de no acceder a ello pues

inclusive rayan los vehículos o son objeto de agresiones. De esto inclusive todos los días son remitidos a juzgados cívicos en zonas de la ciudad por parte de la policía capitalina.

Las atribuciones las tiene la Secretaría de Seguridad Pública para instalarle este tipo de disposiciones dispositivos, este tipo de sistemas reguladores del espacio del estacionamiento de la vía pública.

Se está haciendo un trabajo interinstitucional con la Secretaría de Transporte y Vialidad por supuesto, con SEDUVI y con otras instancias para implementar este sistema que en una primera instancia estaría controlando 35 mil espacios para llegar a un total de los 72 mil que hablábamos.

Yo creo que la primera va a ser Polanco, Polanco Anzures, que ya hay un trabajo muy avanzado de SETRAVI y de Seguridad Pública también para instalarlos.

La relación del proyecto de instalación de un sistema de control de estacionamiento en la vía pública, permitiría como comentábamos ahí, pues la parte de regular el conflicto que se genera, la maximización en la eficiencia de la utilización de los espacios disponibles, se ha determinado, se ha identificado mediante estudios realizados en campo que el factor de tiempo ocupación de los espacios para estacionarse, en un gran porcentaje, 30 por ciento de los vehículos permanecen más de 8 horas, inclusive permanecen días y noches y no se mueven los vehículos. No nos referimos al lugar donde hay parquímetros, sino donde se estacionan de manera cotidiana los vehículos en la vía pública.

Lo que significa que un vehículo que se estaciona en un lugar, permanece en varias horas, a veces varios días, aún sin tener causas verdaderamente justificadas para dejarlo en ese sitio, es decir, lo agarran como una pensión, no como un espacio que es utilizado de alguien que tiene alguna actividad que puede ser ir a trabajar, ir a la escuela.

¿Cuál es el efecto que genera? Nos imposibilita de la mejor utilización de los espacios y redundante en una nula o muy baja disponibilidad de espacios en ciertas horas del día.

El estudio que hicimos en Polanco, hay vehículos que se quedan día y noche ahí o hay vehículos que llegan a las 8:00 horas y se retiran a las 18:00 horas, sin dar oportunidad para que otra gente que va a realizar alguna actividad, tenga ahí un espacio dónde estacionarse.

Aquí lo que pretendemos con este sistema, es que exista una mayor oferta para toda la gente que acude de manera cotidiana a realizar algún trámite, alguna actividad, que les llevan no más allá de un par de horas, que tengan un espacio disponible en la vía pública, a veces vamos a algún lugar, damos 2 ó 3 vueltas, generamos más congestión.

A través de todo esto del estacionamiento en doble fila, se genera una especie de cuellos de botella virtuales, es decir, no existe un conflicto de tránsito, existe un conflicto de estacionamiento. Entonces generamos conflictos por qué hay vehículos estacionados de manera indebida, generamos mayor recorrido de los vehículos, mayor contaminación la estar buscando espacios.

Entonces con esto queremos tener zonas con oferta, con oferta de estacionamiento para la gente a través de las tarifas que en algún momento se tengan que ver tanto por la Asamblea, como con toda la gente que tienen que establecer las tarifas.

Aquí les comento, por ejemplo en Polanco, hay una disponibilidad del estudio que hicimos de 9 mil 786 espacios, la cantidad de promedio de vehículos mal estacionados en pasos peatonales, doble filas sobre las banquetas, rampas para personas con discapacidad, entre las 10:00 horas y las 18:00 horas son 4 mil 021. ES una cantidad muy importante, es lo que hablábamos, de que estos sistemas de control de estacionamiento son sistemas ordenadores.

Aquí el tipo promedio de permanencia de los vehículos bien estacionados en la vía pública es de 5.6 horas, es decir, hay gente que va dos horas, va tres y en promedio anda en 5.6 horas.

La puesta en práctica de un sistema de control de espacio de estacionamiento regulada en vía pública, va a constituir una herramienta esencial en cuanto al bienestar de la zona donde se implementa este tipo de dispositivos, de sistemas, y en consecuencia la adopción de medidas tendientes a influir en esta decisión, será uno de los factores claves en la política pública del

Gobierno de la Ciudad en cuanto al control del tránsito, de estacionamiento y esto todo va encaminado a esos grandes ejes que van sustentando esa movilidad sostenible que hemos estado buscando los que de alguna manera somos actores, junto con la ciudadanía, con la iniciativa privada y por supuesto con los legisladores, para atender una ciudad con una movilidad sostenible.

Para lograr este objetivo, será necesario buscar la correcta adecuación funcional de la oferta del volumen y de la estructura de la demanda, resolviendo las necesidades de movilidad en condiciones adecuadas de calidad, propiciando una mejor operación vial.

En esta por supuesto, una pregunta que siempre sale en el tema es: ¿Los vecinos tiene derecho a un espacio? Por supuesto. Previamente comprobable cuando sean edificaciones unifamiliares, unifamiliares porque en muchos de los casos de las zonas donde vamos a controlar estacionamiento, pues hay multifamiliares que crecieron de manera desproporcionada, uno, y dos, cambio de uso de suelo que es muy importante. Ahí el vecino que compró, el que es vecino sí tendrá su espacio sin costo por supuesto en este modelo que es incluyente.

Sería todo por mi parte y yo creo que la ponemos a disposición también de la organización de este foro y estaré a sus órdenes para cualquier pregunta.

EL C. MODERADOR.- Bien, agradecemos al ingeniero Alfredo Hernández García su intervención, y abrimos la ronda de preguntas y en todo caso respuesta.

Si alguien quiere intervenir.

La tenemos aquí.

LA C. .- ¿Este proyecto para instalar los parquímetros en Polanco cuándo empezaría, cuántos parquímetros se van a instalar y cómo sería esta cuestión de la negociación con los vecinos para tener un espacio, o sea que ellos tengan su espacio en la calle?

EL C. ING. ALFREDO HERNANDEZ GARCIA.- Es a través lo de un censo lo de los vecinos, es un trabajo muy avanzado en ese sentido, vamos a iniciar yo creo que con 35 mil espacios, se está incluyendo Polanco por supuesto, que

fue donde iniciamos todo este estudio aproximadamente 5 años, ya tenemos muy avanzadas pláticas, la idea es darle la atención a todo el mundo por supuesto y autenticar que son vecinos, que son habitantes del lugar, porque hay mucha gente que va a trabajar por supuesto. Ahí la gente tendrá que atender el pago que se instale en la zona y las otras zonas también que estamos incluyendo son básicamente las que están en Cuauhtémoc y Benito Juárez, que son las que generan una gran demanda de estacionamiento.

EL C. MIGUEL ANGEL PARADELA.- Buenas tardes.

Quería aprovechar que el ponente trabaja, está en la Secretaría de Seguridad Pública, para comentar la siguiente situación.

Yo soy un particular que tengo un estacionamiento en la Colonia Doctores, a una cuadra de la zona de Tribunales, una de las zonas donde se proyecta poner parquímetros. Nos hemos dado cuenta que hay una colusión total por parte de las autoridades de la Secretaría de Seguridad Pública y los llamados "franeleros", o sea, vemos que hay una competencia desleal que no nada más nace en los franeleros sino que esto se ha convertido en una mafia con las mismas autoridades.

Creo que esto para los que trabajamos en el medio, en el sector, es de todos conocido, yo creo que de ustedes como autoridad también es conocido. La justificación más recurrente que vemos por parte de los patrulleros es decir que son muy agresivos y entonces bajo esa justificación no actúan, cuando de todos es conocido que ellos son parte del negocio.

Entonces sí me gustaría dejarlo y contemplarlo porque creemos que no es justo para los particulares que pusimos un espacio particular y privado, que pagamos grandes cantidades de predial, porque el estacionamiento en este caso es de 14 mil metros.

Vemos que cuando se ponen parquímetros se crea un sistema coercitivo para hacer cumplir el servicio de los parquímetros, para que la gente no se estacione en doble fila, pero cuando un particular arriesga su patrimonio y pone un estacionamiento, nos damos cuenta que ese sistema coercitivo funciona a la inversa, o sea, la autoridad que está en colusión con los competidores desleales, que son los franeleros.

Me gustaría que se diese una vuelta por la zona.

EL C. ING. ALFREDO HERNÁNDEZ GARCÍA.- ¿Cuál es su nombre, perdón?
Miguel Angel Paradela. Gracias.

Le voy a dar un teléfono, por favor, de toda esta información que nos es muy útil a nosotros para combatir estas situaciones, es importante que le pongamos el nombre y apellido o el número de la patrulla, porque si nos da usted esa información precisa, por supuesto que tenemos una Dirección General de Asuntos Internos que se dedica precisamente a atender ese tipo de situaciones. No podemos estar permitiendo que se relaje la disciplina de las instrucciones que da el mando superior en la Secretaría.

Si usted nos da los datos exactamente, y esto es con toda la confidencialidad del mundo, le doy el 52-08-98-98, este es el centro de atención del Secretario. Cualquier situación la puede reportar ahí y téngalo por seguro que en un tiempo muy razonable va a estar ahí en el lugar con el nivel necesario para atender cualquier demanda; y nos ayudaría muchísimo, créame que tenemos una batalla contra la corrupción y estamos trabajando en ello y nos va a ayudar mucho la información que nos pueda dar usted.

EL C. MODERADOR.- Por ahí había otra intervención.

PREGUNTA.- Ingeniero, buenos días.

Me parece que es una actividad muy importante la de cobrar el estacionamiento en la vía pública, es una medida indispensable por lo que nosotros dijimos antes, la vía pública está ocupada en un 33 por ciento menos en estacionamiento, y es del gobierno.

Ahora bien, la relación, el pago del estacionamiento en la vía pública bis a bis la inversión de un particular en un edificio, debería de haber una relación entre cuánto paga el usuario, el que tiene el automóvil y las ventajas.

¿Cómo regulan ese pago? ¿Dónde conviene cobrar más? ¿Dónde conviene cobrar menos o nada más es una tarifa única y válida para todo el Distrito Federal?

EL C. ING. ALFREDO HERNÁNDEZ GARCÍA.- Bueno, en cuestión de tarifas, yo no veo lo de tarifas, lo ve el área, hay un área de estacionamientos, pero

aquí es bien importante, tiene toda la razón usted, debe ser proporcional a la inversión que hace un particular, por supuesto, desde el punto de vista de favorecer la inversión en la ciudad.

En el caso del estacionamiento en vía pública, tendrá que ser una tarifa diferencial, por lo que comenta usted, las ventajas de que esté en un espacio techado, que esté en un espacio vigilado, contra el otro. Pero es un fenómeno que si quisiéramos atenderlo con estacionamientos sería, en muchos lugares no hay espacio. Tendremos que buscar esa fórmula combinada.

Yo creo que sí nos llevamos de tarea el comentario de usted para ver cuál sería la proporcionalidad en cuanto a las tarifas relacionado a la inversión que hace un particular y a lo que tendría que ofrecer el gobierno.

Entonces tomamos nota y de todos modos le pediría al final sus datos.

Muchas gracias por su pregunta.

EL C. MODERADOR.- Tenemos dos intervenciones más y con esto cerramos la mesa.

EL C. ARTURO MARTÍNEZ.- Gracias.

La pregunta va en el sentido de que el programa de colocar parquímetros puede paliar de alguna manera para tener un ordenamiento respecto a los espacios que hay en la vía pública, pero de ninguna manera va a solucionar el problema del estacionamiento, ya que si de origen tienen ustedes previstos 35 mil espacios, algo así dijo, y por otro lado la demanda es de 40 y tantos mil, pues ya hay un déficit ahí de manera natural.

Por otro lado, la pregunta, aprovechando la oportunidad de la intervención, es en el sentido de qué pasa en los ejes viales, y hablamos básicamente de ejes viales muy conflictivos por el tipo de comercialización que se desarrolla en la zona, me refiero al Eje 2 Oriente, al Eje 2 Norte, en donde de manera permanente y diario, todos los días de la semana, existen estacionamientos en ejes viales, cuando eso no está permitido, está prohibido, y ahí no hay necesidad de decir si es una patrulla o son dos patrullas, es de manera normal y permanente.

En otros casos, en muchas colonias de la Delegación Iztacalco, Delegación Venustiano Carranza, de la Cuauhtémoc y algunas otras, encontramos que en las zonas donde hay mucho crecimiento de vivienda no existen estacionamientos. La población creció, las viviendas crecieron, pero el área vial sigue siendo la misma.

Entonces nos encontramos con que hay espacios de vía pública en donde no se puede transitar porque todos los vehículos obstruyen las vialidades, ahí qué van a hacer. Porque el problema no es poner parquímetros, puede ser que en unas zonas dé resultado porque ordena, pero en aquellas zonas donde la demanda es superior a la oferta posible, cuál sería la propuesta, y sobre todo hacer cumplir el reglamento de la materia.

EL C. ING. ALFREDO HERNÁNDEZ GARCÍA.- Gracias, don Arturo.

Le comento. Por supuesto este es un componente de solución del problema de estacionamientos, efectivamente no es la solución total; otro complemento donde se requiere inversión de particulares, en este caso como ya lo está haciendo el gobierno, son los estacionamientos; y también un mecanismo de control, también son las grúas.

Le comento, actualmente se realizan un promedio de 1 mil 400 arrastres diarios con 152 grúas, a partir del mes de junio va a haber ya 300 grúas, o sea, son insuficientes las grúas.

Tiene usted toda la razón, estamos hablando de aproximadamente casi 1000 kilómetros de red vial primaria, donde no debiese haber ningún señalamiento inclusive. Estamos duplicando el estado de fuerza de las grúas, por un lado; y por otro lado, estamos ofreciendo este sistema de control de estacionamientos en la vía pública, que en una primera etapa son 35 mil espacios pero el estudio final va a llegar a 72 mil 122; y por supuesto que cada una de las zonas, como usted lo comentaba, las habitacionales, que son vialidades secundarias, requerirán de un tratamiento especial para ver eso.

Sí está considerado dentro del Plan Integral de Transporte y Vialidad el análisis para ese tipo de cuestiones, que inclusive tiene acceso al público a través de Internet, les daremos la dirección para que lo puedan bajar.

Gracias por su pregunta.

EL C. JAVIER CAPISTRÁN.- Ingeniero Hernández, usted mencionó dos tecnologías que se pueden utilizar para el control del estacionamiento en la vía pública. Además de las ventajas y desventajas que usted mencionó, qué criterios utilizarían ustedes para seleccionar una u otra de estas tecnologías.

EL C. ING. ALFREDO HERNÁNDEZ GARCÍA.- Yo creo que vamos a ir por una tecnología híbrida, porque mucha gente no tiene tal vez la costumbre de utilizar el celular o los mensajes y obviamente la tendencia es a migrar hacia que todo sea con tecnología de celular. Pero vamos a tener los dos modelos, que es muy fácil, si yo no tengo ni tarjeta de crédito ni de débito o no voy a comprar mi tarjeta de prepago y tengo monedas, le puedo poner monedas; si ya la compré en algún lugar donde dice que yo puedo tener aquí 20 pesos para utilizarla en cualquier lugar, meto mi tarjetita; y si pues yo sé usar el teléfono y le cargo al tiempo aire mi tiempo de estacionamiento, pues lo hago.

Va a ser una híbrida para que toda la gente pueda tener acceso y después de ahí ya estaremos revisando cuál es la demanda para ir estableciendo los criterios de la tecnología. Así es como lo vamos a manejar.

EL C. MODERADOR.- Muy bien, una última intervención para ya cerrar la mesa.

PREGUNTA.- Un comentario. Todos los espacios no son nuevos, ya se están usando, lo que va a hacer es cobrarnos.

EL C. ING. ALFREDO HERNÁNDEZ GARCÍA.- De hecho vamos a controlar y a regular, efectivamente, y el estudio fue precisamente hacer un inventario de lo que hay en la calle, tiene toda la razón, esa es la base de nuestro estudio, lo que existe, que es la demanda. Si existe una demanda, hay que controlar, hay que regularla para que se lleve en los mejores términos, y efectivamente, lo que usted dice es la base del estudio que hicimos.

Gracias.

EL C. MODERADOR.- Muy bien, con esto concluimos la mesa.

Agradecemos nuevamente al ingeniero Alfredo Hernández García su participación.

Concluye la mesa de trabajo.

Vamos a dar 5 minutos para regresar.

(RECESO)

EL C. MODERADOR.- Buenas tardes.

Agradecemos haber dedicado gran parte de su valioso tiempo para asistir a este Foro de Estacionamientos en el Distrito Federal, a todas y todos ustedes.

Asimismo, a los destacados expertos nacionales y extranjeros que abordaron con profesionalismo y experiencia los temas referentes al mismo.

También agradecemos a las autoridades del Gobierno del Distrito Federal, a las diputadas y diputados su distinguida presencia.

Esperando que este foro contribuya de manera sustantiva a mejorar la movilidad de esta gran ciudad.

A continuación, le pedimos al diputado Héctor Guijosa Mora, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, haga uso de la palabra.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Muy buenas tardes, amigas y amigos todos; (inaudible) Anibal, a nombre del Secretario de Transporte y Vialidad; diputado Federico Manzo, ciudadanas, ciudadanos, medios de comunicación, buenas tardes.

A nombre de la Comisión de Transporte y Vialidad que me honro en presidir, doy públicamente las gracias a todas y todos los asistentes a este Foro de Estacionamientos en el Distrito Federal.

Nuestro sincero agradecimiento por sus valiosas y atinadas participaciones en estos 3 días de trabajo a las diputadas y diputados de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura; al Secretario de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez y a todos sus integrantes, equipo de trabajo, reitero, Sergio Anibal, arquitecto Cuevas, Laura y todo el equipo de trabajo que estuvieron al pendiente, así como al equipo de trabajo que nos acompaña de la Comisión de Transporte y Vialidad.

A las autoridades y funcionarios de la Secretaría de Obras y Servicios, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, del Medio Ambiente, Secretaría de

Seguridad Pública y Consejería Jurídica del Gobierno del Distrito Federal; y otras dependencias locales como la autoridad del Centro Histórico y federales como la Procuraduría Federal del Consumidor.

A nuestra institución, la Universidad Nacional Autónoma de México; al Instituto Politécnico Nacional y Centros de Investigación Especializados; a los colegios, asociaciones civiles, Directores Responsables de Obra, peritos y corresponsables, grupos, sociedades anónimas de arquitectos e ingenieros, asesoría, consultoría e inmobiliarios.

A las y los expertos extranjeros como Rachel Weyer y Jean Michel Coroner.

A los dueños, encargados y trabajadores de los estacionamientos privados, y por supuesto a los usuarios de los estacionamientos públicos, privados y parquímetros.

A todas y todos los asistentes, muchas gracias.

Con este mensaje final queremos reiterar la gran importancia para los próximos acuerdos parlamentarios como el que alcanzamos al interior de la Comisión de Transporte y Vialidad para convocar, organizar y difundir conjuntamente reconocimiento amplio a la Secretaría de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal a este Foro de Estacionamientos en el Distrito Federal, con el cual hoy no pretendemos ni estamos en condiciones de establecer conclusiones definitivas, sino por el contrario, hoy inicia la discusión al interior de todas las fracciones parlamentarias sobre temas del mismo y llamar la atención pública sobre la gran urgencia que tenemos todas y todos los habitantes de la Capital de la República de abrir formalmente el intercambio de análisis, de opiniones, propuestas, que contribuyan a procesos de búsqueda de soluciones alternativas a corto y mediano plazo.

No se cierra esto, sino por el contrario, quedan las páginas abiertas de la SETRAVI y de la Asamblea Legislativa para que cada uno de ustedes pueda continuar participando.

La gran riqueza contenida de la 36 ponencias, sus análisis y valiosos aportes, sus novedosas propuestas y diversas alternativas presentadas por brillantes ponentes en las mesas de trabajo, diseño, normatividad, tarifas, promoción, ubicación de estacionamientos y parquímetros en el Distrito Federal, deben

justipreciarse como memoria del Foro de Estacionamientos en el Distrito Federal y servir para elaborar una propuesta de diagnóstico y pronóstico en un proceso abierto, democrático y planificado que culmine con la iniciativa o iniciativas de reformas a la Ley de Transporte y Vialidad, a la Ley de Establecimientos Mercantiles y al Programa Integral de Transporte y Vialidad, así como a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y por supuesto al Reglamento de Estacionamientos Públicos del Distrito Federal, entre otras leyes y normas vigentes correspondientes a la competencia del Gobierno de la Ciudad.

Para nosotros es muy claro que este momento es oportuno para enfrentar y avanzar decididamente en los siguientes retos: en la contención del crecimiento de la tendencia de motorización en la Ciudad de México, en la definición de autosuficientes, sostenibles y sólidas alternativas del sistema del transporte sustentable, en la sustitución consistente del agotado modelo del uso intensivo del automóvil privado, en la recuperación de vialidades primarias y secundarias, así como garantizar su operación y usos óptimos; en un verdadero sistema integral de transporte y vialidad y estacionamientos sustentables no contaminantes, seguro puntual y al alcance de todas y todos los habitantes de la Ciudad de México, visitantes nacionales y extranjeros, y por supuesto a toda la población mexicana.

Así lo exige la preocupante problemática que se está generando en el proceso de cambio climático causado por las emisiones de gases de efecto invernadero, de una población mundial calculada de más de 6 mil 700 millones personas.

Así lo exige la decisión de la mayoría de la población que ha decidido vivir en las ciudades y que desde los 70 es absoluta mayoría en México.

Así lo exige el traslado de aproximadamente 5 millones de personas que se estima día con día conforman la población flotante en el Distrito Federal.

Así lo exige detener la tendencia de incorporación de cada año de más de 950 mil automóviles nuevos.

Así lo exige el derecho humano a la movilidad y al libre tránsito, el derecho humano a vivir en medio de un ambiente equilibrado y sustentable.

Finalmente, reitero a nombre de la Comisión de Transporte y Vialidad, a la diputada y diputados que integramos, seguiremos escuchando las propuestas de alternativas de todas y todos los habitantes de la Ciudad de México, seguiremos atendiendo sus problemas, seguiremos defendiendo su derecho humano a la libre movilidad y la conservación y preservación y protección del medio ambiente; seguiremos legislando para contribuir en la construcción de un sistema integral del transporte y vialidad sustentable, y con la participación abierta, amplia y democrática de todas y todos los habitantes de la Capital de México a la construcción de un marco jurídico a la altura de la Ciudad de México.

Por su atención, asistencia, ponencias, participaciones y colaboración, muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Esta tarde también, para finalizar los trabajos de este foro, en representación del Secretario de Transporte y Vialidad, Armando Quintero Martínez, le pedimos al arquitecto Sergio Anibal Martínez, Director General de Planeación y Vialidad de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal, nos honre haciendo uso de la palabra.

EL C. ARQ. SERGIO ANIBAL MATÍNEZ.- Muchas gracias.

En primer lugar, quisiera a nombre del Secretario Armando Quintero, dar las más sentidas gracias a la Asamblea, en especial a la V Legislatura y a la Comisión de Transporte y Vialidad, por ser anfitrión, por habernos dado el uso de estas magníficas instalaciones, por la coordinación, por toda la logística que permitió que muchos sectores involucrados en este tema pudieran expresar libremente sus ideas, pudieran concretar sus preocupaciones y las pudieran externar; y seguramente los miembros de esta Comisión llevarán al Pleno muchas de las iniciativas que aquí se están dando.

Como decía el diputado Guijosa, no solamente termina este pequeño foro sino se inicia el análisis concreto de las propuestas que aquí se han hecho.

Para la Secretaría de Transporte y Vialidad es muy valioso vincular las iniciativas que provengan de todos los grupos interesados, de los sectores académicos, de los sectores profesionales que se dedican al tema de estacionamientos, a también el análisis de especialistas nacionales y

extranjeros que pueden aportar desde el punto de vista de la tecnología de mejorar el diseño, de buscar un mejor uso del suelo para hacer de esta ciudad una ciudad más vivible.

Agradezco una vez más a nombre de la Secretaría de Transporte y Vialidad el que nos hayan acogido en sus instalaciones y que esta Comisión traduzca en iniciativas que puedan redundar en una normatividad que regule y que sea acorde con nuestra realidad y mejore la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México.

Muchas gracias.

EL C. MODERADOR.- Para finalizar con estos trabajos de este foro, también quisiera agradecer la presencia del diputado Federico Manzo Sarquis, integrante de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Por último, quisiera pedir al diputado Héctor Guijosa Mora, Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad, diera por clausurado el presente evento.

EL C. DIPUTADO HÉCTOR GUIJOSA MORA.- Si no tienen inconveniente, les pido a los presentes ponerse de pie.

Siendo las 12 horas con 50 minutos de este día 5 de marzo del 2010, damos por formal clausurado este Foro de Estacionamientos del Distrito Federal.

Muchas gracias y que tengan buen día.

