

“2021, año de la Independencia”

Ciudad de México, a 14 de junio del 2021

**ABJ/DGODSU/DO/326/2021**

**ASUNTO:** Atención requerimiento contenido en el **SM/SPPR/DGSVSMUS/DERSMUS/0190/2021**  
(Documentación Metodológica sobre Estudio de Insurgentes San Borja)

**Lic. Guillermo Avila Reséndiz**  
Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la SEMOVI  
Av. Álvaro Obregón No. 269, Piso 7, Col. Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México, C.P. 06700  
(gavila.semovi@gmail.com)

**PRESENTE**



Me refiero a su oficio **SM/SPPR/DGSVSMUS/DERSMUS/0190/2021**, recibido en las oficinas de esta Alcaldía el pasado 11 de marzo de 2021, por medio del cual manifiesta que de conformidad con la revisión efectuada del estudio de movilidad en el polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México, observaron que el documento en cuestión le falta desarrollar algunos contenidos por lo cual solicita que se lleve a cabo complementar dicha información.

En ese sentido, esta dirección realizó el análisis de las observaciones en cuestión, por lo que se verifica que el estudio cuente con cada una de las inquietudes de parte de esa Dirección Ejecutiva a su digno cargo, por lo que me permito desarrollar a continuación:

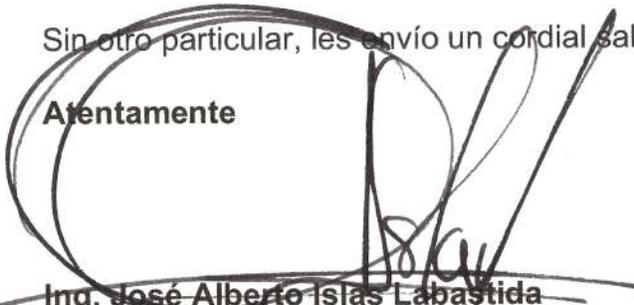
Observaciones Secretaría de Movilidad	Verificación y/o atención Alcaldía Benito Juárez
1. Agregar Objetivos generales y particulares a partir de la visión del programa integral de movilidad de la ciudad de México y las líneas de estrategias para garantizar el funcionamiento de la movilidad en la ciudad.	Del <b>Punto 1</b> , se encuentra integrado en la página 15 del Estudio de Movilidad en el Polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México.
2. Desarrollar la estimación de oferta de estacionamiento dentro y fuera de la vía pública, esto a través de los levantamientos estadísticos realizados dentro del estudio, se deberán categorizar las diferentes variables obtenidas en las siguientes categorías: estacionamiento en vía pública, estacionamientos mercantiles, estacionamiento mercantil con uso compartido e inmuebles privados.	Del <b>Punto 2</b> , se encuentra integrado de la página 59 a la 83 del Estudio de Movilidad en el Polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México.
3. La zona definida para el análisis de transporte dentro del área de estudio, deberá tener un grado significativo de homogeneidad en materia de estacionamiento, buscando una compatibilidad con las características de otros sistemas geoestadísticos de medición socioeconómica y en materia de movilidad en la ciudad como por ejemplo el Marco Geoestadístico Nacional del INEGI (zonas de la Encuesta Origen-Destino, Distritos, AGEB, entre otras), además deberán incluir el proceso metodológico y observaciones sobre el análisis.	Del <b>Punto 3</b> , se encuentra integrado entre la página 17 a la 25 del Estudio de Movilidad en el Polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México, no obstante, el proceso metodológico se realizó con fundamento en el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, aplicando una serie de filtros para la medición tanto de la plataforma del INEGI como del CONEVAL en las siguientes ligas de acceso:  <a href="https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/med_pobreza/1024.pdf">https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/med_pobreza/1024.pdf</a>

	<p><a href="https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/%C3%8Dndice-de-Rezago-social-2019.aspx">https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/%C3%8Dndice-de-Rezago-social-2019.aspx</a>  <a href="https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Mapas_interactivos_loc_100milmas.aspx">https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Mapas_interactivos_loc_100milmas.aspx</a>            INEGI (1 de diciembre 2019). Inventario Nacional de Vivienda. Recuperado de: <a href="http://www.inegi.org.mx/sistemas/mapa/inv/default.aspx">http://www.inegi.org.mx/sistemas/mapa/inv/default.aspx</a></p>
<p>4. Para cada zona de análisis de transporte y clasificación de espacios de estacionamiento, deberá estimarse lo siguiente:</p> <p>4.1. Costos o tarifas horarias, autorizadas y en operación, de la oferta de estacionamiento en año base;</p> <p>4.2. Pronóstico de la demanda total de estacionamiento promedio diario por hora en horizontes de 5, 10 y 15 años, expresado en número de maniobras y tiempo promedio de estancia, por tipo de vehículo de acuerdo a la clasificación vehicular del rubro anterior, y;</p> <p>4.3. Ocupación expresada en la relación volumen/capacidad de estacionamiento promedio diario por hora, y rotación promedio diaria por cajón por hora, para el año base, y pronóstico en horizontes de 5, 10 y 15 años.</p>	<p>Del <b>Punto 4</b>, se encuentra integrado entre la página 25 a la 84 del Estudio de Movilidad en el Polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México.</p> <p>Del <b>Punto 4.1</b>, este se encuentra integrado en la página 93 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 4.2</b>, se encuentra integrado entre la página 93 a la 96 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 4.3</b>, se encuentra integrado entre la página 93 a la 96 del Estudio en cita.</p> <p><a href="https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/med_pobreza/1024.pdf">https://www.coneval.org.mx/rw/resource/coneval/med_pobreza/1024.pdf</a>  <a href="https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/%C3%8Dndice-de-Rezago-social-2010.aspx">https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/%C3%8Dndice-de-Rezago-social-2010.aspx</a>  <a href="https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Mapas_interactivos_loc_100milmas.aspx">https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Mapas_interactivos_loc_100milmas.aspx</a>            INEGI (1 de diciembre 2019). Inventario Nacional de Vivienda. Recuperado de: <a href="http://www.inegi.org.mx/sistemas/mapa/inv/default.aspx">http://www.inegi.org.mx/sistemas/mapa/inv/default.aspx</a></p>
<p>5. Desarrollar el proceso de identificación, medición y evaluación de los problemas observados de estacionamiento, que deberá incluir:</p> <p>5.1. Disponibilidad de espacios de estacionamiento en la vía pública, y los efectos de esta en espacios de estacionamiento público o privado en predios;</p> <p>5.2. Estacionamiento en lugares prohibidos, como pasos peatonales, banquetas, frente a hidrantes, etc.;</p> <p>5.3. Gestión informal del espacio público por franeleros y acomodadores, incluyendo el perfil operativo y cuotas de los mismos;</p> <p>5.4. Tiempo de búsqueda de estacionamiento, así como estimación de emisiones contaminantes derivadas de éste;</p> <p>5.5. Proporción de espacios de estacionamiento y espacios habitables en predios, diferenciando sus habitacionales de oficina, equipamientos y comerciales;</p> <p>5.6. Proporción de espacios en la vía pública de estacionamiento, de tránsito peatonal, de tránsito vehicular, y de estancia como parques o plazas;</p> <p>5.7. Niveles de ruido generados por el tránsito de vehículos</p> <p>5.8. Incluir la metodología utilizada para el desarrollo del proceso del punto numero 5</p>	<p>Del <b>Punto 5</b>, se encuentra integrado entre la página 43 a la 84 del Estudio de Movilidad en el Polígono Insurgentes San Borja de la Ciudad de México.</p> <p>Del <b>Punto 5.1</b>, se encuentra integrado entre la página 59 a la 84 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 5.2</b>, se encuentra integrado entre la página 59 a la 84 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 5.3</b>, se encuentra integrado en la tabla de levantamiento de indicadores geodemográficos entre la página 21 y 22 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 5.4</b>, se encuentra integrado en la página 86 en el punto 8.5 del Estudio en cita.</p> <p>Del <b>Punto 5.5</b>, se encuentra integrado en la tabla de levantamiento de indicadores geodemográficos entre la página 21 y 22 del Estudio en cita, no obstante, en el apartado de Anexos, se encuentra el Plano del levantamiento de la zona.</p> <p>Del <b>Punto 5.6</b>, se encuentra integrado en la tabla de levantamiento de indicadores geodemográficos entre la página 21 y 22 del Estudio en cita, no obstante, en el apartado de Anexos, se encuentra el Plano del levantamiento de la zona.</p> <p>Del <b>Punto 5.7</b>, se cita en la página 90 del Estudio en cita, no obstante, no fueron medidos los niveles de ruido mediante equipo específico.</p> <p>Respecto del <b>Punto 5.8</b>, se cita en la página 62 del Estudio en cita.</p>
<p>6. Se recomienda desarrollar el apartado de tarifa, este mediante un modelo matemático para estimar la elasticidad de la demanda de estacionamiento en estado actual, considerando los siguientes parámetros:</p> <p>6.1. Las estimaciones generadas en el apartado 6;</p> <p>6.2. Los esquemas tarifarios actuales, y;</p> <p>6.3. La discrecionalidad potencial de la demanda entre las tipologías de oferta de estacionamiento mencionadas en el punto 6.2.</p>	<p>Del <b>Punto 6 al 6.3</b>, de la recomendación realizada por esa Secretaría, se comenta que aún no se cuenta con los datos necesarios para desarrollar un modelo matemático que permita estimar la elasticidad de una tarifa dinámica, por lo que no es recomendable realizarse en una zona de nueva implementación, ya que requiere contar por lo menos con 6 meses de operación, que permita contar con los datos y elementos de estimación, ahora bien como se menciona en el Estudio, debe existir una homogeneidad en el aumento de tarifa en el Código Fiscal vigente de la Ciudad de México y llevar a cabo una modificación en la normativa vigente para su regulación.</p>
<p>7. Además de la estimación de elasticidad de la demanda de estacionamiento en estado actual, se deberá desarrollar</p>	<p>Respecto del <b>Punto 7</b>, se explica la razón en el punto anterior en el Estudio en cita, en su página 96 y 97</p>

<p>estimaciones para al menos tres escenarios tarifarios distintos, definidos a partir de los parámetros identificados en el punto 6.2, como parte de las propuestas para un nuevo esquema tarifario integrado.</p>	
<p>8. Los resultados de la evaluación deberán articular una propuesta de esquema tarifario para el sistema de parquímetros que considere tarifas diferenciadas por zona y horarios de máxima demanda, con el objetivo de gestionar el uso del estacionamiento en vía pública para mantener metas de ocupación y rotación propuestas para cada polígono de parquímetros.</p>	<p>Respecto del <b>Punto 8</b>, se explica la razón en el punto 6 en el Estudio en cita, en su página 96 y 97</p>
<p>9. Asimismo, los resultados de la evaluación deberán articular una propuesta de esquema tarifario para la determinación de tarifas de establecimientos mercantiles, que considere la desincentivación del uso del vehículo particular en las zonas centrales de la ciudad, la promoción de multimodalidad funcional con el transporte público y sistemas de movilidad urbana sustentable, y el marco normativo vigente.</p>	<p>Respecto del <b>Punto 9</b>, se explica la razón en el punto 6 en el Estudio en cita, en su página 96 y 97</p>
<p>10. Incluir los Planos conceptuales de implementación, con la ubicación y cuantificación de dispositivos para la gestión del estacionamiento, incluyendo marcas en pavimento, señales verticales, cámaras de videovigilancia y alcancías o parquímetros instalados en vía pública, de acuerdo al marco normativo vigente; además de toda la simbología e infraestructura que se cuente actualmente.</p>	<p>Respecto del <b>Punto 10</b>, se incluyeron los planos conceptuales actualizados en los anexos de implementación ya firmados por la concesionaria y esa Secretaría de Movilidad, en el oficio de entrega de la propuesta de Estudio.</p>
<p>11. Deberá incluir la propuesta sobre los Recursos humanos, materiales y tecnológicos necesarios para llevar a cabo las actividades administrativas y operativas del tercero autorizado, incluyendo personal, equipo, vehículos, software, entre otros; además incluir la propuesta sobre seguros, fianzas, y servicios complementarios necesarios para la operación del sistema, de conformidad con la normatividad aplicable.</p>	<p>Del <b>Punto 11</b>, en el Estudio en cita, en su numeral 9 de la página 89 a la 97, se incluye la Propuesta para el sistema de parquímetros, no obstante dicha propuesta fue presentada al entregar la solicitud para la obtención del Título de Concesión de conformidad a la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público en su artículo 85 Bis, por lo que esta Alcaldía no considera viable proponer o estimar los ingresos ya que están considerados en la propuesta inicial como un conjunto de inversión por parte de la Concesionaria.</p>
<p>12. Desarrollar una estimación de los ingresos anuales derivados del polígono de parquímetros con base a las propuestas de tarifa y horarios, para un horizonte de 10 años, y con distintos escenarios de ocupación, así como el margen de utilidad bruta derivado de la diferencia entre los resultados del presente punto y los costos de implementación.</p>	<p>Del <b>Punto 12</b>, dicha estimación fue presentada por la Concesionaria al solicitar el Título de Concesión de conformidad a la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público en su artículo 85 Bis, por lo que esta Alcaldía no considera viable proponer o estimar los ingresos ya que están considerados en la propuesta inicial como un conjunto de inversión por parte de la Concesionaria.</p>
<p>13. Incluir una propuesta del monto mínimo y porcentaje de contraprestación para el Gobierno de la Ciudad de México, mismo que deberá corresponder a por lo menos el 51% de la utilidad estimada en el punto 8 y 9.</p>	<p>Del <b>Punto 13</b>, de conformidad con la Cuarta Condición del Título de Concesión que otorga el Gobierno de la Ciudad de México, por conducto de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México para el Uso, Aprovechamiento y Administración respecto de los espacios públicos señalados y ser destinados al Control de Estacionamiento en la Vía Pública de la Ciudad de México con número <b>SEMOVI/CISCSCVEVPCDMX/0006/2017</b>, corresponde al 30% de los recursos generados, no obstante fue presentada por la Concesionaria al solicitar el Título de Concesión de conformidad a la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público en su artículo 85 Bis, por lo que esta Alcaldía no considera viable proponer o estimar los ingresos ya que están considerados en la propuesta inicial como un conjunto de inversión por parte de la Concesionaria.</p>
<p>14. Proponer recomendaciones adicionales para la optimización de la operación y supervisión del sistema de parquímetros, ya sea por parte del tercero autorizado o la Administración Pública, con base a los resultados de las evaluaciones realizadas.</p>	<p>Del <b>Punto 14</b>, en el Estudio en cita, en su numeral 9 de la página 89 a la 97.</p>
<p>15. Generar una propuesta de programa de trabajo que incluya tiempos de implementación y metodología.</p>	<p>Se anexa al presente Oficio.</p>

Sin otro particular, les envío un cordial saludo.

**Atentamente**



**Ing. José Alberto Islas Labastida**  
**Director de Obras en la Alcaldía Benito Juárez**

cccep Lic. Jaime Isael Mata Salas/ Encargado de Despacho de la Alcaldía (jaime.mata@alcaldiabj.gob.mx)  
Lic. Mario Enrique Sánchez Flores. Coordinador General de Gobernabilidad (mario.sanchez@alcaldiabj.gob.mx)  
C. Cesar Barrientos Deras. Coordinador de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito (cesar.barrientos@alcaldiabj.gob.mx)

JAIL/SBD Forma Parte del Oficio ABJ/DGODSU/DO/326/2020, del 14 de junio del 2021