

ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL DISTRITO FEDERAL
IV LEGISLATURA
ESTENOGRAFIA PARLAMENTARIA



SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

Comisión de Transporte y Vialidad

*Reunión de Trabajo con la Comisión de Comunicaciones y Transportes del
Congreso del Estado de México*

VERSIÓN ESTENOGRÁFICA

Sala de Juntas, 2º piso, Donceles

14 de abril de 2008

EL C. PRESIDENTE DIPUTADO TOMÁS PLIEGO CALVO.- Muy buenos días a todos. En unos minutos más vamos a dar inicio a esta sesión de la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Congreso del Estado de México y de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa, con la presencia de diputados de ambas Comisiones.

Bienvenidos todos a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. El día de hoy tenemos una sesión que seguramente será enriquecedora porque además tiene que ver con un tema sumamente importante.

Yo quisiera iniciar esta sesión de las Comisiones del Estado de México y del Distrito Federal en materia de transporte, comunicaciones y vialidad, dándole la

bienvenida a la doctora Angélica Lozano, investigadora del Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales de la Universidad Nacional Autónoma de México, instituto de Ingeniería. Bienvenida, doctora.

También le damos la bienvenida al doctor Juan Pablo Antún, investigador titular del Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales.

Esta reunión, quisiera brevemente explicarlo, tiene que ver con una preocupación, doctora, doctor, invitados, asistentes, que tenemos tanto en el Congreso del Estado de México como en la Asamblea Legislativa. El diputado Rolando Elías, Presidente de esta Comisión en el Estado de México y un servidor, junto con los diputados integrantes, hemos venido manejando este tema. ¿En qué estado está el asunto? Tuvimos hace una reunión hace muy poco con la COMETRAVI, estuvo presente el Secretario de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, estuvo presente el Secretario de Comunicaciones del Estado de México, varios funcionarios, ya se integró también el Estado de Hidalgo a esta Comisión Metropolitana de Transporte con la participación de un municipio, y entre los distintos puntos que vimos fue el que tiene que ver con el transporte de carga, no ha sido, repito, un tema menor y es parte de la agenda que tenemos de trabajo con el propio Gobierno del Distrito Federal y el gobierno del Estado de México.

Paralelamente y con en el estudio que ustedes nos van a presentar hoy, un grupo de diputados aquí en la Asamblea Legislativa presentamos una iniciativa para restringir la circulación del transporte de carga en un horario matutino determinado en el Distrito Federal. Esta iniciativa fue dictaminada en positivo, solamente falta que se presente al Pleno y por supuesto que podamos conocer en unos minutos más este estudio en voz propia de quienes lo realizaron, como me lo explicaba el doctor, durante 3 años, 25 investigadores y con un costo de 7 millones de pesos. Un estudio que encargó a la UNAM la Comisión Ambiental Metropolitana.

En ese estado estamos. Para nosotros es muy importante conocer este estudio porque tenemos la idea de seguir trabajando de manera coordinada como lo hemos hecho desde que el año pasado se instaló o se realizó un encuentro entre ambos Congresos con distintos temas y que tienen como propósito empezar a

homologar algunos ordenamientos jurídicos, dado que pues somos parte de la gigantesca Zona Metropolitana.

Ya habido esfuerzos por parte de los Ejecutivos, que lo digo con mucho cuidado y respeto, desde mi punto de vista se adelantan un poco a lo que desde la Asamblea y el Congreso del Estado de México podríamos estar también realizando en beneficio de los habitantes de la Zona Metropolitana.

Entonces nuevamente la bienvenida. Les agradecemos mucho su presencia y antes de darle el micrófono a la doctora Angélica Lozano, le pediría al diputado Rolando Elías, también nos regalara unas palabras a nombre de los diputados del Estado de México.

EL C. DIPUTADO ROLANDO ELIAS.- Muy buenos días.

Muchas gracias Presidente diputado Tomás Pliego, por la invitación.

Bueno, tenemos discutiendo este tema ya alrededor de un año cuando el diputado Tomás Pliego y un servidor empezamos a ver el tema del transporte de carga y las dificultades que presentan tanto en el Estado de México como en el Distrito Federal y bueno que es una realidad ya los estudios que se van a venir a presentar el día de hoy, que agradezco a la doctora Angélica y al doctor, que nos hagan favor de presentarlos, y obviamente los diputados del Estado de México agradecemos la invitación diputado Tomás que ha tenido con nosotros y con todos los miembros de su Comisión, les agradecemos a los medios de comunicación que nos acompañen y que vean también que no es una cuestión de los diputados el tema del transporte de carga, sino es un tema de todos los ciudadanos que a diario circulan y tienen conflictos con los pasajeros del transporte privado y que bueno congestionan tanto las avenidas.

Sabemos que en el Estado de México, el Gobierno del Estado de México ha construido muchísimas avenidas, ha venido modernizado sus vialidades, pero bueno tiene que entrar de la mano con este tema que es el transporte de carga y con muchos temas más del reordenamiento del transporte público.

Entonces si vemos ahorita los estudios que nos van a presentar los doctores y bueno ya más adelante haremos nuestras preguntas correspondientes.

Muchas gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Bien, brevemente le voy a dar lectura a una síntesis del currículo de la doctora. Si lo leo todo no hay exposición, es un currículo muy amplio, de manera tal que nos esmeramos en elaborar una síntesis.

Angélica del Rocío Lozano Cuevas, investigadora Titular A del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, Prácticante SIN, investigadora Nacional Nivel 1, sus campos de investigación tienen que ver con el análisis de sistemas de transporte, rutas viables mínimas en redes multidimensionales, multimodales y espacios temporales, modelos de redes de transporte y sistemas de información geográfica para transporte GIS-T, diseños de rutas de vehículos, ubicaciones, instalaciones, asignación del tráfico y diseño de redes de transporte, simulación microscópica del tráfico, interacción de modelos de investigación de operación para el transporte con nuevas tecnologías como la GIS-T y sistemas avanzados de información para el transporte.

La doctora es licenciada en matemáticas aplicadas y computación, campus Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México; tiene maestría en ingeniería en la investigación de operación, división de estudios postgrado, Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México; tiene una especialización en sistemas de información geográfica del Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" y Universidad "Francisco José Caldas", Bogotá, Colombia, y un doctorado de investigación de operaciones, en Italia Roma.

Bien, muchas gracias. Nuevamente bienvenida y le damos la palabra.

LA DRA. ANGELICA DEL ROCIO LOZANO CUEVAS.- Bueno, pues muchas gracias por invitarnos, les vamos a presentar brevemente quienes somos, lo que hacemos y cuáles son los resultados principales del estudio que hicimos del 2003 al 2006 para la Comisión Ambiental Metropolitana.

Primero, el doctor Juan Pablo Antun, que es el Director del Laboratorio va a presentar quiénes somos.

EL C. DR. JUAN PABLO ANTUN.- Nuestro laboratorio está en el Instituto de Ingeniería de la UNAM, esto es una presentación breve que somos, que hacemos, qué estamos haciendo ahora, qué hicimos el último año, qué hicimos en los últimos 5, 6 años, qué hacemos.

Hacemos investigación teórica y aplicada sobre problemas de tráfico vehicular, sobre transporte de carga y logística y algunas cosas relacionadas, pero lo que no está ahí, no lo hacemos. Tenemos un oficio.

Desarrollamos modelos matemáticos, algoritmos, estrategias y software para apoyar la tomar de decisiones sobre estos problemas. Es decir, hacemos esencialmente esas tres grandes cosas relacionadas. Hacemos logística y transporte de carga, hacemos tráfico y hacemos sistemas de información geográfica para el transporte.

Algunas cosas rápidas, hacemos transporte urbano de carga, cuestiones de impacto ambiental del transporte de carga, ordenamiento territorial logístico, hacemos logística urbana, logística de distribución física metropolitana de mercancías, diseño de rutas, hay cosas muy innovadoras alrededor del diseño de rutas de distribución urbana, transportes de materiales peligrosos, que en esta ciudad es un tema inquietante.

Trabajamos sobre prácticas logísticas, sobre Benchmarking de presión logísticas, tenemos muy buena conexión con las empresas, líderes, las pequeñas y medianas, pero en cosas de logísticas, trabajos sobre desarrollo de operadores logísticos, sobre estudios de mercado, diseño, ingeniería, estudios de prefactibilidad sobre centros logísticos, cuestión de logística internacional, megadistribución tras fronteras, sabemos sobre centros logísticos aeroportuarias, sobre cuestiones de carga aérea.

El tráfico, también hacemos unas pocas cosas, pero esas las hacemos, hacemos análisis macroscópicos de tráfico vehicular, simulación microscópica que es muy interesante, hacemos cuestiones de impacto de proyectos infraestructura vial, de

proyectos de equipamiento urbano, de proyectos de transporte público urbano de pasajeros, el impacto de, y hacemos cosas sobre emisiones, sobre mitigación de emisiones y más.

También trabajamos el transporte y el territorio juntos. Eso es bastante importante, trabajamos cómo gestionar la viabilidad en áreas patrimoniales, el Centro Histórico es un área patrimonial, entonces hay que cuidarlo, está en la lista de la UNESCO, es para nuestros hijos de los hijos, como siempre lo digo.

Trabajamos cosas de estacionamientos, gestión del flujo y sistemas de información geográfica que es algo muy importante, no se puede trabajar en planeación de transporte si es sistemas de información geográfica y de ahí hay un festival de cosas, somos unos cuantos.

Entonces las cosas que estamos haciendo ahora. Ya estamos trabajando sobre el aeropuerto de Monterrey con el grupo OMA, sobre los accesos terrestres del aeropuerto, estamos trabajando sobre transporte de materiales peligrosos en el área metropolitana y estamos trabajando una cosa sobre transporte escolar para el Gobierno del Distrito Federal. Pero ahora, sí ahora es en eso, estas cosas que terminan en el ejemplo, hacemos más cosas.

¿Qué cosas quisimos hacer? Muy poquito. El año pasado un trabajador en Guadalajara, para un centro que se llama JVC del grupo digamos Omnilife, un centro muy importante que va a impactar mucho en Guadalajara y también para el municipio de Pénjamo y hemos hecho un paquetes de cosas que las muestro más rápido.

El estudio que van a ver enseguida es ese que es el primero que está puesto ahí, hemos hecho muchas cosas para la Secretaría de Economía, hemos hecho cosas sobre las centrales de abastos, sobre las cadenas de suministro de los productos hortofrutícolas, desde la semilla hasta el tianguis, y muchas otras cosas, como carga aérea, los centros logísticos aeroportuarios, un centro en la frontera cerca de Tapachula para las exportaciones mexicanas.

Hemos trabajado sobre el plan rector de la vialidad del Distrito Federal, sobre cosas específicas como por ejemplo el proyecto para la ampliación del Puerto de

Veracruz en la Bahía de Vergara, entonces hicimos un estudio sobre el impacto que tendría en la ciudad el cambio del puerto; y varias cositas.

El Instituto de Ingeniería, yo sé que lo digo de una manera tal vez muy salvaje, no es la Escuela de Ingenieros, en la Consultora de Ingeniería de la UNAM, la UNAM es la universidad de todos y es la consultora de ingeniería. Esto no salió hace 5 años sino que en el 2006, siempre guardamos ese logo mágico, cumplió 50 años de hacer ingeniería en México.

Chicoasén fue diseñada en el Instituto de Ingeniería, los túneles del Metro en el Instituto de Ingeniería, las fundaciones de La Torre Mayor en el Instituto de Ingeniería, el Reglamento Contra Sismos de las Construcciones en el Distrito Federal están hechas en el Instituto de Ingeniería. Es decir, sabemos hacer ingeniería.

EL C. PRESIDENTE.- Si gusta, se puede zafar el micrófono.

LA C. DRA. ANGÉLICA LOZANO.- Les voy a presentar, junto con el doctor Antún, la síntesis de resultados del Estudio Integral Metropolitano de Transporte de Carga y Medio Ambiente para el Valle de México.

Ya veo que ya tienen alguna información al respecto, tienen una síntesis precisamente de esos resultados. Entonces esta presentación no va a ir a detalle en muchas cosas pero va a dar un panorama de en qué consistió este trabajo, cuáles son sus partes y cuáles son sus resultados principales.

Primero, el estudio fue realizado para la Comisión Ambiental Metropolitana y para la realización del mismo participaba un Comité Técnico que se reunía cada mes con nosotros y este Comité Técnico estaba integrado por representantes la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, la Secretaría de Medio Ambiente del D.F., también las contrapartes del Estado de México, las Secretarías de Medio Ambiente y de Transporte y de Comunicaciones del Estado de México, así como la SCT Federal y de la SEMARNAT.

En las reuniones mensuales veíamos distintos puntos de vista de cada uno de ellos y tratábamos de incorporar sus necesidades para la realización del estudio.

El estudio, como pueden ver, consta de varias partes, constó de varias partes, de cada una de las cuales surgió un documento y recomendaciones.

La tarea 1 tiene dos documentos, uno de 232 páginas, que se trata de la oferta y demanda del transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México. La tarea 1 también tuvo otra parte que fue el análisis del marco legal en la materia en transporte de carga y también surgió un documento de 192 páginas.

Después otro documento respecto a la parte de corredores de transporte de carga, otro con respecto a la parte de soportes logísticos de plataforma y otro con respecto al desarrollo de un sistema de información geográfica para el transporte de carga.

Por último, la tarea 6 fue un resumen de todo esto y un resumen ejecutivo de lo mismo, además incluyó simulaciones y un software que desarrollamos y que les voy a mostrar posteriormente.

Comenzamos con la tarea 1, que es oferta y demanda del transporte de carga. Aquí tuvimos que analizar los padrones vehiculares que nos proporcionan los Gobiernos del D.F., el Estado de México y el Gobierno Federal, de todos los vehículos registrados como vehículos de transporte de carga en las distintas modalidades y que circulan en la zona metropolitana del Valle de México.

Vimos algunas cosas interesantes que se pueden desplegar mediante mapas, por ejemplo la antigüedad de los vehículos, el tipo de combustibles que utilizan para cada uno de los tipos de servicios, servicio público federal también, además de los servicios mercantil, privado, del Distrito Federal o del Estado de México. Esta información no estaba antes, entonces fue una información muy interesante para empezar a ver por ejemplo aquí dónde están registrados los vehículos de transporte de carga, que es diferente a por dónde circulan estos.

Posteriormente hicimos un análisis de los usos de suelo, identificamos cuál es la relación de los usos de suelo con la forma en que los habitantes de esas zonas tienen el abastecimiento. Entonces, mientras que por la zona oriente, que es relativamente más pobre, el abastecimiento es mediante mercados, tianguis, en otras zonas puede ser mediante centros comerciales, entonces vimos las distintas

necesidades dentro de la Zona Metropolitana, además identificamos los principales polos generadores y atractores del transporte de carga, que se pueden ver ahí en ese mapa.

Adicionalmente incluimos cerca de 6 mil unidades de demanda de transporte de carga, entre las que tenemos centros comerciales, supermercados, tianguis, tiendas especializadas, mercados, tiendas departamentales, clubes de precio, tiendas de barrio, unidades médicas y escuelas de nivel medio y superior, por ejemplo ahí están los mercados y cada puntito es un mercado, para cada uno de esos puntitos nosotros tenemos cómo se llama el mercado, cuántos locales tiene, qué características principales tiene cada uno de estos mercados, aquí tenemos las tiendas especializadas, pero también tenemos por ejemplo los tianguis, en algunas ocasiones tenemos cuántos puestos hay, quiénes son los líderes, etcétera; en cuanto a las unidades médicas sabemos cuántas camas son, cuántas enfermeras, cuántos médicos. Todo esto es muy importante para saber cuáles son las necesidades de transporte de carga de cada uno de esos puntos, que son cerca de seis mil.

Posteriormente en esa misma tarea hicimos un análisis, junto con gente de Ciencias Jurídicas de la UNAM, un análisis del marco legal en la materia de transporte de carga y medio ambiente, analizamos la normatividad existente en el Distrito Federal, en el Estado de México y a nivel federal, encontramos diversas problemáticas que se refiere a la extensión de las leyes o reglamentos, al traslape que hay entre ellas, a los vacíos legales e inconsistencias.

Detectamos estas problemáticas y en un documento de cerca de 200 páginas para cada uno de los puntos que consideramos que tenían problemática hacemos recomendaciones sobre qué se podría hacer para que no existieran esos traslapes o esos vacíos legales. Esto es muy importante para la legislación en la materia, primero comenzar con eliminar estas problemáticas de la compatibilidad entre las legislaciones federal y las locales.

Posteriormente en la tarea dos fue el estudio del origen-destino del transporte de carga. Aquí tuvimos, a falta de información tuvimos que hacer unas entrevistas en

la calle, un muestreo de 1,649 entrevistas a conductores del transporte de carga, que teníamos que parar y preguntarles varias cosas en un cuestionario rápido, además fueron entrevistas realizadas a gerentes de logística de las empresas.

Aquí obtuvimos información muy importante como la que se puede ver aquí, que es el tipo de mercancías que se transportan para cada uno de los tipos de servicio de transporte de carga, entonces por ejemplo éste es mercantil privado, para el tipo mercantil privado que tienen flotas menores a cien vehículos, ahí tenemos mercantil privado con flotas de más de 500 vehículos y aquí tenemos por ejemplo público federal que están en tránsito y público federal que hacen transporte dentro de la Zona Metropolitana.

Otro resultado importante, realmente son muchísimos los resultados, estos son algunos de ellos, es que los vehículos de transporte de carga que no tienen ni origen ni destino en la zona metropolitana llamados en tránsito son más del 15%, entonces de ahí la necesidad de hacerlos no pasar por aquí, porque tampoco a ellos les conviene, a ese 15%, pasar dentro de la Zona Metropolitana.

Para cada una de las vialidades principales dentro de la Zona Metropolitana, por ejemplo ahí tenemos la calzada Ignacio Zaragoza, sabemos mediante la encuesta qué tipo de material es transporte y también qué tipo de vehículos son utilizados...

Aquí tenemos estos vehículos utilizados y materiales transportados para uno de los tramos de la Calzada Zaragoza, pero es uno de los tramos, en otro tramo cambia la situación completamente, entonces para cada tramo tenemos la situación.

También en general para cada uno de los tipos de servicio, estos son los tipos de servicio que al final utilizamos: público federal, público local, mercantil privado, de menos de 100 vehículos, mercantil privado de 100 a 500 vehículos, es decir con flotas de 100 a 500 vehículos y mercantil privado de 500 y más vehículos, tenemos cuántos puntos recorren promedio al día, cuántos kilómetros recorre también en promedio al día, también para cada uno de los tipos de servicio, la antigüedad, el promedio de los vehículos, los tipos de combustible que utilizan.

Por ejemplo, el eléctrico solamente es utilizado por los vehículos del servicio mercantil privado con flotas mayores a 500 vehículos y también del tamaño de las flotas.

Aquí vemos que las flotas para este tipo de servicios son muy pequeñas en la mayoría de los casos.

Otro punto importante son los lugares de encierro. En estos mapas podemos ver el rojo, es el preferido y va hacia el blanco donde no es muy preferido, que iztapalapa es el lugar preferido para encerrar los vehículos de transporte de carga.

También vemos que esto lo tenemos para cada uno de los tipos de servicios, tenemos aquí el mercantil privado de menos de 100 vehículos, de 100 a 500 vehículos y de más de 500 vehículos y también el público federal y este es el porcentaje de esos vehículos que sí tienen lugar para espera y pernocta. Como ven algunas veces son porcentajes muy bajos, quiere decir que el resto de los vehículos no tiene lugar de espera o no tienen lugar de pernocta; por lo cual, esas actividades son realizadas en la calle.

También, además para cada uno de los tipos de servicios, por ejemplo éste es el transporte público federal, identificamos los principales orígenes y destinos dentro de la zona metropolitana.

Aquí tenemos todas las líneas de deseo, que así son llamadas, para los vehículos de transporte público federal, posteriormente esas líneas de deseo las transformamos a vehículos estimados de 8 a 9, para la hora pico y en la clasificación de los vehículos como ligeros, medianos y pesados, donde los medianos son considerados aquellos vehículos de transporte de carga que son a partir de los Torton y los pesados son considerados aquellos que son los tractocamiones.

Con esta información generamos una matriz origen-destino avance que nos permitió hacer otro tipo de análisis y los otros análisis van en la tarea 3, que es el proyecto de corredores metropolitanos de carga. Primero analizamos toda la zona metropolitana en busca de cuáles eran aquellas zonas relevantes para el transporte de carga, es decir, donde había instalaciones que funcionaban

adecuadamente para el transporte de carga, entonces analizamos los usos de suelo anteriores, los usos de suelo actuales para ver los cambios en los usos de suelo y cómo han estado cambiando; por ejemplo, en algunas zonas algunos usos de suelo que eran industriales han ido cambiando a un tipo de uso de suelo habitacional de servicios, esto trae conflictos tanto para las instalaciones de carga que están ahí como para los habitantes que se establecen en la misma zona, entonces analizamos todas las áreas relevantes según el tipo de nodo, si era un nodo de origen, de destino o de trasbordo de carga, según el uso de suelo, si era industrial o habitacional, etcétera, según el sector dominante. Aquí presentamos algunos de estos resultados para la zona norte, pero lo hicimos para toda la zona metropolitana del Valle de México.

También analizamos los corredores de transporte de carga, tenemos 75 corredores analizados, están marcados ahí, que corresponden a 976 kilómetros. Para cada uno de los corredores, para cada segmento, pueden ver ahí unas fotografías que nos permitieron sacar las secciones que vemos acá, entonces para cada uno de los corredores tenemos las dimensiones de los mismos, el número de carriles, si tienen o no camellón, y esto es muy importante para ver si los vehículos de transporte de carga medianos y grandes pueden circular adecuadamente en ellos.

Posteriormente hicimos un análisis, una estimación de tráfico de los vehículos en general, es un modelo matemático que mediante la computadora nos permite cargar información, cargamos los orígenes-destino de los vehículos particulares, de los vehículos de carga ligeros, los medianos, pesados, todos juntos que están circulando en la red vial para horas pico, entonces con base en esto ya cada vehículo trata de encontrar su ruta mínima entre su origen y su destino de acuerdo a la congestión existente, entonces escoge la ruta no mínima en distancia, sino en tiempo de acuerdo a la congestión, y para los camiones de carga no pueden ir por todas las vialidades, entonces consideramos que iban por ciertas vialidades que sí son permitidas.

Este mapa muestra los resultados de por dónde están circulando los vehículos medianos de carga, es decir, los camiones a partir de los torton a la hora pico y vemos en estas partes donde está más azul o más ancho es donde más vehículos de este tipo circulan, que corresponden a la zona de la Central de Abasto y a la zona de Azcapotzalco, entre otros.

Aquí tenemos lo mismo pero para los tractocamiones, estos a la hora pico se encuentran principalmente en los accesos carreteros y se encuentran también en las zonas industriales de Azcapotzalco.

¿Qué pasa si a la hora pico todos los vehículos están circulando? Entonces tenemos ese mapa de congestión. En el mapa las líneas van de verde a rojo, donde verde es flujo libre y rojo es congestión con cola y las líneas son más anchas conforme más flujo pasa por ellas, entonces vemos que casi todo es rojo, es la hora pico y están circulando todos vehículos.

Aquí en el escenario pusimos que los vehículos pesados, los tractocamiones no circulan, casi todo sigue rojo, pero excepto las zonas donde están ellos, que son las entradas y la zona industrial de Azcapotzalco, la zona de la Central de Abasto. Si quitamos a los vehículos medianos entonces tenemos esta situación.

Muchas zonas no son influidas tanto por el transporte de carga porque no pasan por ahí, no tienen que pasar y otras son influidas mucho más, entonces varía dependiendo de la zona la influencia que tiene o el impacto que tiene el transporte de carga; no es homogéneo en toda la zona metropolitana y varía, entonces las zonas que se libraron un poco de la congestión, en mayor medida de la congestión son las de las orillas donde están entrando a esa hora los vehículos más pesados.

En la tabla que vemos ahí, tenemos para los tres escenarios el cálculo de los óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y monóxido de carbono. Vemos cuál es la reducción para cada uno de los escenarios de cada uno de esos contaminantes emitidos.

Posteriormente ya determinamos cuáles eran los puntos más conflictivos para el transporte de carga y para cada uno de esos puntos hicimos una simulación a nivel microscópica en donde ya detallábamos vehículo por vehículo y como

funcionaba todos los vehículos de carga con todos los otros en la red vial actualmente, en algunos nudos conflictivos y después hicimos propuestas, pusimos por ejemplo puentes o distribuidores viales y vimos como podría mejorarse la circulación en esos puntos conflictivos.

Aquí tenemos otro ejemplo. En este ejemplo es muy interesante porque da la idea de que no siempre poniendo un puente mejora todo. Aquí vemos que con un distribuidor vial en caos que hay en ese semáforo se desaparece, sin embargo si calculamos las emisiones, disminuyen todas, excepto las de óxido de nitrógeno que esas aumentan en un 16 por ciento.

Entonces, o unas emisiones disminuyen, otras emisiones aumentan. La congestión puede disminuir, pero algunas emisiones pueden aumentar. El problema no es tan fácil como aparenta.

Bueno, la tarea cuatro consistió en el proyecto de soporte logísticos de plataforma. Aquí analizamos distintas políticas públicas que se usan a nivel internacional para la gestión de la distribución urbana de mercancías. Una es la gestión del territorio de la que después hablaremos; la gestión de la vialidad con los corredores de carga de la que ya hemos hablado y otro es el desarrollo de centros logísticos.

Para esto pues tuvimos que analizar qué pasa con todas las instalaciones, sitios, terminales, centros de transferencia de transporte de carga que existen actualmente en la Zona Metropolitana. Vimos cuáles son sus características, por qué funcionan o por qué no funcionan.

Después analizamos los cambios de uso de suelo que como les había dicho, mucho suelo de uso industrial está pasando a habitacional con servicios. Esto produce conflictos tanto para las instalaciones de logística que se pueden poner en una zona porque van a terminar rodeadas de zona habitacional, causando conflictos para los habitantes que viven en esas casas, como para los camiones que tienen que ir a ese centro logístico, por lo cual es muy importante el ordenamiento del territorio y el ordenamiento territorial logístico en particular.

Así que identificamos algunas pocas zonas que aún cuentan con las características en donde se pueden instalar soporte logísticos, que estas zonas las llamamos áreas de reserva para uso exclusivo de actividades logísticas.

No obstante, estas zonas en toda la Zona Metropolitana es posible instalar soporte logístico de distinto tipo, algunos muy pequeños llamados microplataformas logísticas urbanas que pueden instalarse incluso dentro del Centro Histórico y otras muy grandes como estos que son áreas de reserva para uso exclusivo de actividades logísticas.

Estas áreas son muy pocas y están en el norte de la Zona Metropolitana del Valle de México. Si no se hace algo y se protegen estas zonas, así como que se protegen unas zonas que son ambientalmente importantes, estos son logísticamente importantes. Si no se protege, el uso del suelo mixto pues va a comérselas y entonces vamos a perder la oportunidad de hacer uso de ellas como instalaciones logísticas, mejorando la logística de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Para las zonas de actividades logísticas hicimos una propuesta de distintos escenarios de qué se podrían poner ahí, con base en los sectores productivos de la zona y los que vendrían a utilizarla en esa zona.

Posteriormente ya como último punto, hicimos un software que es un sistema de información geográfica que dimos a todos los involucrados del Gobierno del Distrito Federal y Federal, todos tienen, bueno les dimos un Cámara de Diputados con una llave y un curso para usarlo. Este tiene toda la información de las que les hablé antes. Pueden consultarlo toda esta información y además permite realizar rutas mínimas y áreas de influencia sobre los corredores.

Bueno, antes de pasar a la síntesis de recomendaciones, les quiero mostrar algunos de los resultados. Por ejemplo, en la tarea 1, tomo 1, en esta tarea el objetivo fue identificar la oferta y demanda del transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México.

Para que vean el contenido de la misma, es un documento bastante amplio donde primero se ve cuál es la situación de la zona metropolitana del valle de México, la

delimitación que son 16 delegaciones, 34 municipios; en ese entonces manejamos solamente 34 municipios del Estado de México.

Las tendencias demográficas es muy importante, ver hacia dónde va a crecer para ver cuáles son sus necesidades, y un análisis en lo económico general de la zona metropolitana, para ver a qué se dedica y entonces qué tipo de transporte de carga.

Aquí me presenta la metodología del estudio. Después en el capítulo 3, la situación y tendencias del transporte de carga. Las tendencias, bueno primero la problemática del transporte urbano de carga, el impacto ambiental de transporte de carga, las exigencias para un transporte de carga urbano en la posmodernidad.

Las experiencias innovadoras recientes en distribución urbana de mercancías en ciudades europeas y una revisión del estado del arte de estudios de transporte urbano de carga que se han hecho. Bueno, eso fue como el marco de esta primera parte.

Posteriormente en una segunda parte, ya se hizo la identificación de la oferta del transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México.

Se analiza el transporte de carga como actividad económica, la oferta de transporte de carga, una exploración con base en el sistema empresarial mexicano, después con esa información, posteriormente ya analizamos el padrón de vehículos de carga del Distrito Federal.

Hicimos un análisis del padrón de concesionarios con placa federal que ofrece servicios públicos de transporte de carga en la zona metropolitana, del padrón de vehículos de carga en el Estado de México, tanto en el Distrito Federal como en el Estado de México consideramos los servicios públicos de carga y mercantil privado de carga.

También el padrón de concesionarios que ofrece servicio público de transporte de carga en el Distrito Federal, el patrón de empresas privadas que disponen de flota vehicular propia, el padrón de empresas privadas que prestan servicio de transporte y logística, posteriormente después del análisis de todos esos padrones

vehiculares y la vinculación entre los mismos, analizamos esquemas de distribución de los distintos, diferentes segmentos de carga en el servicio público, servicio mercantil y servicio privado.

Las empresas del autotransporte público federal que realizan operaciones en la zona metropolitana, las organizaciones de transportistas que realizan operaciones también, una visualización de las tendencias de crecimiento de transporte de carga e identificación de las características de los vehículos de carga más usados en la zona metropolitana del Valle de México. Eso es por una parte.

Ahora con respecto a la demanda, identificamos la demanda del transporte de carga en los siguientes puntos. Identificamos los niveles socioeconómicos de la zona metropolitana, los usos de suelo, las zonas generadoras y atractores del transporte de carga, las unidades de demanda del transporte de carga de las que les hablé antes, como centros comerciales, mercados, etcétera, una clasificación de las actividades comerciales en función de sus características de demanda, una identificación de los esquemas de suministro en función de giros comerciales, etcétera.

Esto no sirvió para dar algunas recomendaciones que les mencionaré más adelante. Esto se los muestro para que vean que no nos lo sacamos de la manga, es un estudio que tiene bases, entonces cualquier cosa que se dice ahí está justificado y cualquiera lo puede replicar, le va a dar los mismos resultados y es bastante extenso y bastante a profundidad.

Esta otra parte es el análisis del marco legal en materia de transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México. Aquí tenemos análisis del marco legal, legislación federal en materia de transporte de carga, analizamos toda la legislación a nivel federal, toda la que tenía que ver con transporte de carga y también con medio ambiente, análisis de los principales ordenamientos, observaciones. Después la legislación local en materia del transporte de carga, la legislación ambiental local y federal de transporte de carga y después algunas recomendaciones.

Este documento tiene cerca de 200 páginas y vamos a ver aquí que tiene, por ejemplo, para cada punto vemos el artículo que tiene competencia y después por ahí también hacemos recomendaciones; por ejemplo, aquí tenemos un ejemplo de un comentario sobre “este artículo con esta ley a lo mejor tienen algún vacío legal o se contraponen o hay algún problema”. Esta información es muy interesante para revisar la reglamentación existente actualmente en la zona metropolitana sobre la materia.

En esta otra parte, que es la tarea 2, aquí analizamos los orígenes y destinos del transporte de carga. Como ven, también primero tuvimos que obtener la información mediante encuestas, entonces aquí se presenta cómo se hizo el muestreo, cómo se definió el tamaño de la muestra, cómo se definió cuántos choferes entrevistar, de qué tipo de placa, qué tipo de preguntas hacerles, etcétera.

Después se hizo un análisis estadístico de los datos donde se vieron las características del parque vehicular, el uso de la vialidad, las operaciones de transporte, también un análisis de los materiales transportados y de los vehículos utilizados, un análisis de los orígenes y destinos del transporte de carga por tipo de servicio y también por tipo de vehículo, ligeros, medianos y pesados, y específicamente para la hora pico. Después se obtuvo una matriz origen destino base que nos sirvió para el siguiente estudio; y se dan recomendaciones sobre cómo hacer una encuesta para obtener información de origen destino para el transporte de carga.

Aquí podemos ver una parte de esa información y está todo completamente justificado.

En la tarea 3, en la de los corredores, es con referencia a los corredores de transporte de carga. Aquí primero presentamos la metodología, después hacemos un análisis espacial de las características socioeconómicas de la zona metropolitana, considerando uso de suelo.

Aquí es para identificar aquellas zonas que pueden atraer o generar más transporte de carga.

Por ejemplo, este análisis de la situación del transporte de carga en las zonas de mayor relevancia, hicimos una distribución espacial por nodos, por usos de suelo, por tipos de vehículos, por unidades de carga, por volumen y peso de la carga, etcétera.

Ahora, otro punto importante son las vialidades utilizadas para el transporte de carga. Aquí analizamos cada una de estas vialidades, pero en cada una de sus secciones, lo que corresponde a 960 kilómetros.

También después hicimos una estimación de los flujos de vehículos de carga en los corredores analizamos dónde estaba principalmente la congestión, cuáles eran los cuellos de botella; identificamos los principales cuellos de botella e hicimos propuestas para su solución mediante simulación microscópica y damos una serie de recomendaciones para implementar los corredores y para mejorar la circulación de los vehículos de carga mediante corredores.

Como resultado de este estudio también tenemos, aquí les voy a mostrar un video, tenemos una serie de videos, uno para cada punto conflictivo, donde por ejemplo se muestra Camarones en la situación actual, que es un punto conflictivo, y la situación de Camarones con la implementación de un puente o de una serie de distribuidores, según sea el caso.

La tarea 4 fue el proyecto de soportes logísticos de plataforma y también está comprendida por primero una introducción, después qué son los soportes logísticos de plataforma, los conceptos básicos, soporte logístico, la importancia de los mismos, la tipología de los soportes logísticos, algunos proyectos de soporte logístico y la experiencia en México.

Posteriormente las estrategias en soporte logístico para áreas metropolitanas, qué se está haciendo a nivel mundial, nuevas tendencias globales en logística urbana, políticas públicas innovadoras en gestión de distribución de mercancía, lecciones de la experiencia internacional en logística urbana, situación de los soportes logísticos de plataforma en el Valle de México. Aquí fue donde analizamos los principales sitios, terminales y centros de transferencia de carga que existen.

Hicimos también estudio de casos de empresas con flotas de servicio mercantil privado en la Zona Metropolitana del Valle de México, y éstas las clasificamos como distribución de empresas que comercializan productos de consumo masivo o también de consumo masivo con una vida de anaquel baja o con una vida de anaquel alta, empresas de mensajería, cementeras, percederos, productos de cuidado personal, etcétera.

Después damos una prospectiva de los soportes logísticos de plataforma en la Zona Metropolitana del Valle de México y proponemos las medidas jurídico administrativas para la implementación de áreas de reserva de uso exclusivo de actividades logísticas en el Valle de México.

Con respecto, esto me faltó, a la tarea 3 para cada uno de los corredores, éste es un anexo que muestra todos los corredores, cada pedacito de la vialidad, aquí no se ve pero están las dimensiones, si tiene o no camellón, etcétera, toda esta información se pasó al sistema para hacer las simulaciones y ver qué pasaba si unos vehículos circulaban y otros no, como les mostré anteriormente.

Con respecto a la tarea 5, que es el software, ahorita se los voy a presentar. Éste es el software que hicimos y tiene la información de los corredores, la información de los puntos de atracción o generación de transporte de carga, de las zonas generadoras o atractoras del transporte de carga, la información de los padrones vehicular a nivel espacial por delegación y municipio, dónde están registrados los vehículos de carga, cuáles son sus orígenes y destinos. Toda la información que les mostré anteriormente está aquí, pero se está tardando mucho.

Se hizo un curso para el manejo de éste, como ven está en español, de todas maneras hicimos un curso donde cada uno de los participantes del Distrito Federal, del Estado de México y a nivel federal mandaron a alguien para tomarlo.

Aquí tenemos, estos son los mercados, puedo poner los mercados tradicionales y los turísticos por ejemplo. Esta información creemos que es muy útil para que la tengan todos y que sea la misma, y que cualquier delegación o municipio a nivel estatal o federal a la hora de tomar una decisión tenga en cuenta la existencia de esta información. Cada uno de esos puntitos indica dónde está un mercado.

Voy a poner aquí los corredores de carga, uno lo puede manipular para mostrar con las características que quiera la información, le voy a poner que le ponga los nombres, que los ponga en color rojo, y entonces para toda información yo puedo obtener; si quiero saber, ponemos las escuelas o los hospitales, vamos a poner los del IMSS, los del ISSSTE, que ya son muchísimos, con esos basta, y se pueden generar mapas que se pueden imprimir o se pueden guardar como archivos en formato de imagen.

Aquí está qué es esto, por ejemplo los del IMSS, los del ISSSTE, mercados de éste tipo, de éste otro tipo, y si yo quiero entrar a ver la información sobre las unidades médicas, a ver si le atino aquí, porque mi pulso no es tan bueno, tenemos qué se hace en esa unidad médica, entonces esa unidad médica tiene 26 consultorios, cero quirófanos, 41 médicos, 30 enfermeras, etcétera; o sea, sabemos lo que existe ahí y eso fue muy interesante para a la hora de saber cuál es la necesidad de transporte de carga ahí.

Voy a quitar las zonas de actividades logísticas, aquí las voy a poner, dónde están recomendadas y se puede mover muy fácilmente; bueno, toda la información que les mostré antes está aquí y puede ser utilizada. Ahí están las zonas, las voy a quitar y se puede sacar la ruta más corta, por ejemplo para un camión y también áreas de impacto –es un poco lento por mi computadora que tiene muchas cosas y tiene un virus ahorita, entonces a lo mejor ahorita sale el virus y no, ahora no. No, ya le puse que reinicie ahora, no puede ser, no, se va a salir-. Lo voy a volver a meter.

EL C. .- (fuera de micrófono) .. esto lo tienen los grupos técnicos del Estado de México y ellos tomaron cursos. Si yo pongo los tianguis del martes, pongo por ejemplo la Central de Abasto, las que hay y supongamos los proyectos. Entonces, al salpicar esto puedo ver cuáles son los correctores en los que se moverían los tianguistas que hacen compras en las Centrales de Abasto y que las ofrecen a los tianguis y puedo decir una acción de planificación de los tianguis del martes, ¿y del martes dónde? En tal lado. O sea, sin estas cosas que son no ciencia ficción, sino verdaderas, no hay planificación adecuada, o cambiar cosas.

Transporte peligroso, ¿dónde se mueve? ¿Qué ocurre si revienta la pipa de amoniaco? No queremos mostrarles fotos de las cosas que tenemos de colección de las cosas de transporte peligroso. Esta es una Ciudad muy grande, atacar todo es imposible, tal vez, pero atacar cosas que alguien decide que es prioritario, no lo vamos a decidir nosotros, estas cosas son útiles.

A ver, el gas. En general la tortillería está a la vuelta de la escuela, hasta ahora no se quemó ninguna escuela, de casualidad, pero se pueden quemar, entonces tal vez distribuir gas a la hora de entrada y salida de los chicos de la escuela sería una barbaridad. Convendría que los chicos, yo sé que soy un inconsciente, estuvieran dentro de las aulas si llega a reventar. Entonces puedo regular los horarios de las entregas de gas y alguien tirara la bronca, pero ¿y si su hijo estaría? Entonces en ese momento seguro lo logramos. Este es un instrumento que sirve. Entonces hace una gestión de residuos peligrosos. Les aviso que el SIDA va en todos los algodones, si es que hay. Entonces yo hago una gestión de los residuos peligrosos.

Entonces transporte de materiales peligrosos, transporte de residuos peligrosos hospitalarios. ¿Dónde puede haber más, menos demanda, tal, a qué horas? La campaña sanguínea, no sé qué demonio se va a hacer en tales y cuales sitios. De qué manera puedo hacer una programación emergente, porque se va a coleccionar sangre el martes en Iztapalapa. O sea, este tipo de instrumentos, ¿y esto para qué demonios? Esto sirve si se pone a usarse. Independientemente de que corra rápido, corra menos rápido, tengamos ahora no sé qué.

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Aquí, ya rápidamente, pueden ver cómo saca rutas mínimas, por ejemplo esta de 53.92 kilómetros dentro de la zona metropolitana del Valle de México, estas son rutas mínimas donde pueden circular camiones y sobre esas rutas uno puede sacar un área de influencia, una banda de influencia.

Ahora vamos a presentarles las recomendaciones finales.

EL C. PRESIDENTE.- Perdón, doctora. Todo lo que está sucediendo aquí está siendo visto también en otros espacios de la Asamblea Legislativa a través del

circuito cerrado, y me están haciendo una pregunta, a reserva de las que yo ya tengo, que son muchas y seguramente los diputados del Estado de México también y mi compañero Jacobo Bonilla seguramente.

Cifras, números, datos duros sobre el número de camiones de carga que ingresan, salen de la zona metropolitana, del D. F., ¿eso viene en la parte que usted va a exponer?

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Es lo que les mostré antes. Si quiere ahorita podemos reinicializar y les muestro algo de eso. Pero primero quisiera hacer las recomendaciones, porque la zona metropolitana es completamente heterogénea, entonces la misma vialidad en un segmento tiene cierto número de camiones y en otro más allá tiene menos o más, no es siempre lo mismo, es todo muy heterogéneo y funciona distinto según del nodo que esté, según la amplitud de una sección de un corredor. Entonces no es lo mismo, por aquí circulan 5 mil vehículos, pero puede ser que circulen bien o circulen menos bien, dependiendo de las características de la vialidad y como qué otras vialidades hay disponibles en esas zonas como alternativas para esos vehículos.

Bueno, aprovechando, aquí en estos mapas se pueden ver, que se los había mostrado, donde están circulando a la hora pico los vehículos medianos y aquí en esta información está cuántos circulan por esos a esa hora pico, pero no se ve nada.

En el Sistema de Información Geográfica ya pueden ver línea por línea cuántos están circulando. Entonces las autoridades a las que les dimos la información pueden ver directamente en el sistema cada segmento y ver cuántos circulan en cada pedacito de vialidad y de cada tipo, los medianos, pesados, que son los que analizamos principalmente.

Aquí tenemos los pesados. Entonces aquí sabemos que están circulando más, pero cuántos circulan nos está diciendo aquí, cuántos están circulando. Entonces no es lo mismo decir circulan tantos, pero es importante en dónde y con qué característica de vialidad están circulando.

Bueno, si quieren pasamos a las recomendaciones que ahorita van a comentar. Son como 5 nada más.

Primero, se recomienda crear un observatorio metropolitano de transporte de carga en la zona metropolitana del Valle de México, ya que bueno la información está toda dispersa generalmente, entonces es difícil reunirlos, clasificarlos adecuadamente, en los mismos formatos, empezando por eso para después hacer cualquier tipo de análisis. Entonces debe de haber un observatorio metropolitano de transporte de carga que sea el encargado, que conozca la situación primero del transporte de carga en la Zona Metropolitana y cuáles son las tendencias en la materia. Las tendencias son a nivel internacional inclusive y que debe ser el responsable de mantener actualizada toda la información, la información de los padrones vehiculares, de las unidades de demanda, de los cambios de uso de suelo, etcétera.

También debe mantener actualizada la información de las empresas, que conozca las necesidades de las empresas y que lleve una buena relación con estas para que le puedan transmitir cuáles son sus necesidades.

También tiene que ir mejorando y manteniendo actualizado el Sistema de Información Geográfica que les presenté porque se pueden integrar nuevas herramientas que puedan ser útiles para la planificación.

Llevar a cabo recomendaciones sobre corredores de transporte de carga; las recomendaciones sobre corredores de carga se los voy a mostrar más adelante.

Sobre el mejoramiento de flujo en puntos conflictivos, sobre el establecimiento de áreas de reserva de uso exclusivo de actividades logísticas y sobre el impulso al desarrollo del soporte logísticos de plataforma.

Este observatorio debe ser un organismo técnico descentralizado que establezca el flujo de información y análisis entre varias partes, la parte de los gobiernos, la parte de las empresas y la parte de instituciones académicas.

Como sabemos, pues el transporte de carga tiene aspectos diversos, tiene beneficios, tiene impactos negativos y positivos. Por un lado pues contribuye al

desarrollo económico, somos 20 millones de consumidores y necesitamos las mercancías que los vehículos de transporte de carga transportan, pero también por otra parte vemos que hay congestión y emisiones que también son influidas e incrementadas por el transporte de carga, pero todo es relativo.

Se necesita una implementación de corredores, definir cuáles son los corredores, ya ustedes tienen una lista de cuáles son los corredores prioritarios, pero tenemos una lista de muchísimos. Pero estos corredores deben de tener características adecuadas para la circulación de los camiones, los camiones medianos y pesados que son los camiones de carga en adelante.

Esto haría que el impacto de estos disminuyera y además contribuyera a la circulación de los mismos, contribuyendo al desarrollo económico.

Estos corredores. Nada más se trata de mejorar vialidades que ya existen, mediante modificaciones geométricas para que puedan circular mejor, con mejor pavimento, con mayores espacios para los carriles o con mayor espacio para que los camiones grandes den vuelta y no estorben tanto. También es bueno porque eso propicia que los camiones no usen otros, no se vayan por zonas habitacionales, sino también sería más conveniente para ellos irse por los corredores.

Estos corredores proponemos que puedan ser utilizados por todo tipo de vehículos, solamente deben de tener características para que los grandes también puedan circular. Son algunos corredores donde sería muy benéficos que circularan los vehículos de transporte de carga porque disminuirán el impacto que tienen en otras áreas.

No es recomendable prohibir así como así la circulación de vehículos de carga, porque es relativo. Hay que analizar primero cuáles son sus orígenes-destinos, conectar estos principales orígenes mediante corredores y entonces sí hacer una regulación de la circulación de los vehículos de carga en los corredores, tiene que haber una alternativa. Entonces darles la alternativa de los corredores y regular la circulación de los vehículos sobre estos corredores.

La reglamentación puede ser, por ejemplo, mediante el cobro por el uso de las vialidades horas pico, por el uso de los corredores horas pico, pero que tampoco se vayan por otras vialidades que no sean estos corredores; si estos corredores ya van a conectar los principales orígenes y destinos del transporte de carga, pues los camiones de carga tendrían que irse por esos corredores que son adecuados para su circulación y no por otros lugares.

En el documento hacemos recomendaciones de cuáles son los corredores, cuáles son los corredores por prioridad que deberían de ser modificados, cómo hacer una promoción de los mismos, cómo hacer la difusión de los mismos y cómo hacer el mejoramiento de todas las características de ellos, la nomenclatura, el proyecto geométrico, el diseño estructural de pavimento, la señalización, la operación y gestión del tránsito, que eso es muy importante, operación y gestión del tránsito en los corredores y todas las medidas jurídico administrativas relacionadas.

En cuanto a los puntos conflictivos, además de los corredores, existe un conjunto de puntos conflictivos para el tráfico en general, pero donde hay muchos camiones. Esos son los que están listados ahí y para algunos se recomiendan puentes o distribuidores viales o incluso solamente la reprogramación semafórica podría ayudar; algunos de estos puntos está ubicados por ejemplo en la zona de Vallejo en donde tenemos puentes a desnivel o en la zona de la Central de Abastos.

Otra recomendación es implementar un programa permanente de aforos vehiculares. No hay aforos vehiculares, los últimos son del 2003 y fueron hechos de manera manual.

Las ciudades desarrolladas, de países desarrollados en el mundo cuentan con un sistema permanente de aforos vehiculares, porque nosotros solamente sabemos información de esa, del 2003, cuántos camiones pasaron por ahí en la zona metropolitana. Después se han hecho estudios donde cada estudio seca unos cuantos puntos de aforo, pero es para zonas, no corresponden al mínimo día de otros estudios que se hicieron para otras zonas.

Es bien recomendable hacer un programa general que incluya puntos en el Distrito Federal y en el Estado de México. En el Estado de México hay muy poquitos, casi todos están dentro del Distrito Federal y para la tarde muchas estaciones de aforos no le incluyen las mismas horas de la tarde, entonces ni siquiera incluyen las mismas horas. No se tiene información. ¿Cómo se va a hacer planificación si no se tiene información?

También es importante tener una encuesta origen-destino para el transporte de carga. Nosotros hicimos un muestreo que con las técnicas, matemáticas y análisis que utilizamos nos ayudaron a destinar algunas cosas, pero es necesario hacer una encuesta origen destino para el transporte de carga; la que recientemente realizaron, no incluye transporte de carga.

También es necesario impulsar los circuitos viales o libramientos. Como vimos, más del 15 por ciento de los vehículos de transporte de carga no tienen origen y destino dentro de la zona metropolitana, ni siquiera quisiera circular por acá, pero como no hay libramiento tienen que hacerlo. Entonces el libramiento norte es muy bueno, el circuito y la vialidad mexiquense también.

También una serie de carreteras o vialidades pueden mejorarse y servir como circuito, también podrían apoyar a que menos vehículos que no tienen origen ni destino dentro, circularan por ahí.

En cuanto a los soportes logísticos de plataforma, se debe apoyar el desarrollo de los mismos. Se debe apoyar la preferencia de establecer soportes logísticos, de localizar en muchos sitios, porque es necesario localizar en varios sitios dentro de la zona metropolitana soportes logísticos, incluso centros logísticos o parques logísticos.

La promoción de este tipo de soportes logísticos debe estar, debe ser para sectores económicos específicos, es decir, nosotros tuvimos que hacer un análisis de cuáles eran los sectores económicos más convenientes donde tendría mayores beneficios el desarrollo de soportes logísticos de plataforma.

Algunos de ellos por ejemplo es crear un centro de servicios de soporte de transporte y logística para la industria del calzado en la zona norponiente del Valle

de México. Así podría llegar todo el calzado que viene de Guanajuato, de esa zona, y después en otro tipo de vehículos ya hacer la distribución a las zapaterías dentro de la zona metropolitana.

También recomendamos desarrollar una microplataforma logístico-urbana para la industria de la confección en el Centro Histórico de la Ciudad de México, para evitar que entonces muchos camiones cada uno por su lado vengán. Entonces sería un soporte logístico donde pudieran ser utilizados, que pudiera ser utilizado por varias empresas y después pudiera ser un transporte más sustentable desde este soporte logístico ya a las tiendas de ropa; y así.

Entonces proponemos distintos tipos de soporte logístico según el sector y según la zona, que pueden ser de distintos tamaños.

Para la aprobación de estos proyectos de soporte logístico hacemos una propuesta de 10 actividades que deberían de seguirse para la promoción de los mismos. También recomendamos formalizar los mecanismos de concertación entre las autoridades locales y las empresas de servicio de transporte y logística.

Se deben comunicar las autoridades locales con las empresas de este tipo de servicio de transporte y logística para la promoción de proyectos de soporte logístico.

Se deben establecer distintas formas de fomento de los mismos y después podemos profundizar en lo mismo para la promoción del desarrollo de los mismos.

Se deben tener en cuenta las 7 consideraciones que damos para la factibilidad. Es decir, promover los centros de soportes logísticos en sectores industriales donde las tendencias a la terciarización de operaciones sean dominantes, es decir, que sean más factibles de que vayan a funcionar estos centros logísticos.

Por ejemplo, otro interesante es evitar promover proyectos de soporte logísticos basados en el reciclaje de áreas industriales obsoletas, no es tan evidente. Hay que buscarle un buen lugar donde el sector y la zona sea adecuada para el desarrollo del mismo y sea realmente, tenga las características para ser exitoso.

También además de soportes logísticos de varios tipos y en varias zonas de la zona metropolitana, se recomienda el desarrollo de áreas de uso exclusivo de actividades logísticas en el norte de la zona metropolitana. Estas áreas pueden generarse mediante una declaratoria de reserva de protección de uso de suelo y con una franja de protección, donde algunas actividades se puedan desarrollar y otras no, que sean prohibidas, porque causarían conflictos a la larga.

Por ejemplo, si a una de estas áreas se le pone al lado un uso de suelo habitacional o mixto, de diversos tipos que no sean compatibles con el uso de suelo de la zona del área de reserva de uso exclusivo de actividades logísticas, va a haber muchos problemas porque los camiones van a tener que pasar por las zonas habitacionales y por otra parte los camiones van a tener muchos obstáculos que la gente va a poner para su circulación. Entonces es necesario ordenar el territorio.

Muchos de los problemas que tenemos es por esta falta de ordenamiento territorial.

Las ARAL, las áreas de uso exclusivo de actividades logísticas, podrían implementarse mediante un decreto. En el documento damos los lineamientos para hacer el decreto, cuál es la reglamentación que se puede considerar y damos incluso el borrador del decreto, de un posible decreto.

Es muy importante convertir estas áreas, si no han sido ya utilizadas, en áreas de reserva de uso exclusivo, porque de otra forma pues van a ser de uso mixto y la zona metropolitana ya no tiene otros lugares dónde tener estas áreas de reserva que son muy importantes para la logística y son muy importantes para que esta interacción entre los camiones y los habitantes no sea conflictiva.

Hay que ordenar el territorio comenzando por las áreas de uso exclusivo de actividades logísticas, esto mejora la competitividad logística de la Zona Metropolitana, de otra manera no hay más lugar y entonces las empresas optan por irse a otra parte o bien se quedan ahí y tienen muchos conflictos con los habitantes, es por eso que es urgente una planificación de los usos de suelo.

La ciudad ha crecido sin ton ni son, los camiones tienen que ir a ciertos puntos porque ahí está su origen o su destino, pero entonces hay que hacer un ordenamiento del territorio para no mezclar los usos de suelo, industrial con habitacional o con otros que sean conflictivos, no sólo en cuanto a la logística sino en general. Esa no planificación, no ordenamiento del territorio nos está causando muchos problemas de congestión.

Por ejemplo si en una zona de Azcapotzalco, por allá, tenemos un territorio libre en la zona industrial no lo tenemos que dedicar a área habitacional, tiene que ser enfocado a actividades logísticas para que haya menos conflictos en el futuro. Ese tipo de cosas que parecen, “¡Ah, aquí hay un lugar y puedo hacer esto!”, no son recomendables, sino que hay que ver cuál es la vocación de la zona para definir qué es lo que se puede poner y que no cause conflicto en el futuro.

Hay que integrar una serie de innovaciones también, por ejemplo estacionamientos transitorios en la vía pública para operaciones de carga y descarga, sistemas de ayuda a la distribución de operadores y empresas y mejorar el equipamiento urbano para que las operaciones de carga y descarga sean más rápidas.

A medida que se vayan estableciendo políticas que tomen en cuenta las tendencias de la distribución urbana de mercancías y que permitan una planificación adecuada del transporte de carga se minimizarán los impactos adversos generados por éste mismo, fomentando el incremento de la competitividad de la Zona Metropolitana.

Como les decía, este estudio tiene un grado bastante alto de profundidad y toda la seriedad como para ser tomado de base para algunas políticas públicas.

Recomendamos que para el futuro, por ejemplo este sistema, que podrían tenerlo todos ustedes, no lo tienen, podrían tenerlo porque ya está listo, incluso lo podemos poner en la Web. También sería interesante un sistema de información inteligente para usuarios del transporte de carga, para que en caso de que haya un bloqueo o pase algo en alguna de las vialidades entonces se puedan rediseñar las rutas.

Otro estudio sería uno sobre corredores de transporte de materiales peligrosos, porque el transporte de materiales peligrosos es muy distintos al transporte de carga en general, entonces debe de ser visto aparte.

Se debe promover también el equipamiento de corredores de transporte de carga, tal vez se pueden seleccionar algunos corredores piloto, ya implementar algún proyecto, también algunos proyectos de soporte logístico que ya identificamos se pueden implementar para ver cuál sería el impacto positivo que estos tienen.

Otro tipo de proyectos que también tenemos, si tenemos tiempo el doctor Antún les puede presentar algunos sobre una propuesta para el Centro Histórico de la Ciudad de México.

No sé, ahora si quiere podemos pasar a las preguntas.

EL C. PRESIDENTE.- Sí, cómo no. Muchísimas gracias, doctora, muy interesante aunque evidentemente es muy poca la información que en realidad nos puede brindar usted en una mañana, siendo que el estudio es tan amplio.

Ahora, sí hay algo que a mí me parece muy importante y que yo quiero preguntarle de manera directa. Este estudio se realizó del año 2003 al año 2006, costó 7 millones de pesos.

LA DRA. ANGÉLICA LOZANO.- Bueno, 6, 6 y pico.

EL C. PRESIDENTE.- Que yo supongo que se pagó con recursos del Fondo Metropolitano.

LA DRA. ANGÉLICA LOZANO.- Fideicomiso Ambiental Metropolitano.

EL C. PRESIDENTE.- Porque es el dinero que maneja la Comisión Ambiental Metropolitana, y evidentemente esto es un gran esfuerzo.

Aquí el asunto es, nosotros como diputados tenemos una tarea, nosotros aprobamos presupuestos, le damos seguimiento a la aplicación de esos presupuestos y modificamos, derogamos o creamos ordenamientos jurídicos. Por eso, me llama mucho la atención y creo que nos interesa mucho el punto número dos, que es el análisis del marco legal en materia de transporte de carga y medio

ambiente. Sería muy importante conocer en detalle cuáles son sus observaciones, recomendaciones y demás particularmente de este punto, aunque todo el estudio es sumamente interesante e importante y voy en concreto a la pregunta.

La mayor cantidad de tareas que se desprenden de este estudio, tiene que ver con la responsabilidad de los Ejecutivos, no tanto del Legislativo, aunque también del Legislativo.

Hemos vivido en los últimos años, sobre todo en el D. F. que la relación con el transporte de carga se da a través de convenios de buena voluntad, que nadie cumple y eso incide directamente en la calidad de vida de millones de ciudadanos y lo vivimos todos los días, no nada más en Centro Histórico, en Azcapotzalco, en Iztapalapa, etcétera.

Entonces, nosotros queremos saber en concreto que este dinero es un dinero público, no es un dinero que nadie regala, en fin, es un dinero público y precisamente personas como ustedes, que son académicos, científicos, que estudian todas estas problemáticas, le brindan a los ejecutivos, a los gobiernos la posibilidad de resolver las cosas desde un punto de vista técnico, no tanto político o más bien técnico y no político.

O sea, aquí mi pregunta en concreto sería: A partir de la conclusión de este estudio y lo que costó este estudio ¿Qué ha hecho el Gobierno del Distrito Federal y qué ha hecho el gobierno del Estado de México para poder aterrizar esto y con ello elevar la calidad de vida de quienes vivimos en la zona metropolitana.

Quiero aprovechar también antes de darle el micrófono, para darle la bienvenida a Eugenio Carreón, Director General de la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, a Mónica, también de esta, licenciada Mónica Leñero, al licenciado Ricardo Navarro, que viene en representación del Presidente de la Cámara Nacional de Comercio del Distrito Federal. Todos ustedes, repito, bienvenidos.

Comento aquí a los diputados presentes, a la doctora, al doctor, han estado muy interesados en este tema. Casualmente cuando presentamos esta iniciativa y el dictamen pues de manera mágica apareció un número importante de personas de

algunas asociaciones, invitamos también a la Asociación Nacional de Transporte de Carga, creo que no está aquí presente, ah, está aquí usted de Transporte Privado, bienvenido y, bueno, nadie se ocupa del tema en tanto no exista una iniciativa que pone en riesgo el modelo actual de operación que sabemos que es necesario, que muchas familias viven de eso, pero también es necesario ordenar, reordenarlo, reestructurarlo.

Entonces, bienvenidos, qué bueno que están aquí y de manera directa esta pregunta porque, les repito, la sociedad en general está demandando con carácter de urgente respuestas tanto a nivel del Ejecutivo, que es quien tiene la mayor responsabilidad, como a nivel Legislativo, por eso estamos acá y estamos muy interesados, repito, en el punto número 2 y, bueno, yo hice ya mi pregunta, supongo que algún otro diputado desea tomar el micrófono, le damos la palabra y después siguen los diputados que deseen tomar la palabra.

LA C. DRA. ANGÉLICA LOZANO.- Bueno, este proyecto fue realizado para la Comisión Ambiental Metropolitana, entonces, los dueños son los de la Comisión Ambiental Metropolitana y les damos con mucho gusto esta información, solamente con el visto bueno de la Comisión Ambiental Metropolitana, las 200 páginas, por nosotros no hay ningún problema, es más, ojalá que se conocieran todos los detalles del estudio.

No sé qué estén haciendo los gobiernos del D. F., Estado de México o federal al respecto, porque están todos involucrados los gobiernos locales, no sé qué estén haciendo al respecto. Por lo pronto nosotros seguimos investigando este problema y analizándolo. Estos son los resultados de ese estudio, continuamos analizando y haciendo investigación al respecto para mejorar algunas propuestas, que es nuestro papel.

EL C. PRESIDENTE.- Respecto, porque le hice dos preguntas en una, a la tarea número 2 que es análisis del marco legal, ¿cómo le hacemos, diputados? ¿Primera una ronda de preguntas, usted las responde y después podríamos ver con un poco más de detalle la tarea número 2? Muy bien.

Entonces le vamos a dar la palabra al diputado Gerardo Pliego Santana, del Congreso del Estado de México. Tiene usted la palabra, diputado.

EL C. DIPUTADO GERARDO PLIEGO SANTANA.- Muchas gracias, diputado.

Quisiera ahí un poquito que pudiera profundizar sobre esto de la problemática que bien lo mencionaba el doctor Juan Pablo, en el sentido de transporte de residuos peligrosos que son gasolina, el gas, la cuestión de los residuos de los hospitales, un poco tanto qué contempla el estudio más a profundidad, y si en el marco legislativo los diputados tanto del Distrito Federal como del Estado de México, ¿qué acciones tendríamos que estar haciendo para adecuar esta normatividad?

Por otro lado, la segunda pregunta ahí, si dentro de este estudio –lo que he tenido la oportunidad de leer- es los transportes de carga ya son demasiado viejos, menciona aquí en su estudio que algunos en particular tienen una edad hasta de 29 años, si el estudio nos hace una recomendación, ¿qué es lo que tiene que estar haciendo el gobierno, conjuntamente con los particulares, para combatir este problema que realmente sí es una problemática que se tiene, no sólo en el transporte de carga, también en el transporte público?

En tercer lugar, echar a andar este proyecto ¿cuánto nos costaría, en una aproximación, tanto al Gobierno del Distrito Federal como al Estado de México?

Es cuanto.

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- En cuanto al transporte de materiales peligrosos ese problema no está incluido aquí en ese estudio que hicimos, estamos haciendo un estudio patrocinado por la misma UNAM, porque no obtuvimos otro patrocinio, el estudio termina más o menos en tres meses, entonces en tres meses les podemos ya dar las recomendaciones sobre el mismo. Ya vimos muchas cosas, llevamos dos años más o menos en el análisis, entonces con mucho gusto le pasamos, esas recomendaciones son libres, o sea, no pertenecen a nadie, porque el estudio es financiado por la misma UNAM, y les pasaríamos los resultados y las recomendaciones en cuanto lo terminemos.

Después, para la implementación de los proyectos, recomendaríamos la implementación de algunos corredores como tales y la gestión de los vehículos de carga ahí mismo y de algunos proyectos de soporte logístico de plataforma. No sé cuánto costaría, pero podemos hacer los cálculos posteriormente, porque es un poco complicado en este momento darle un costo de cuánto les costaría a ustedes; necesitan más información.

EL C. DIPUTADO GERARDO PLIEGO SANTANA.- Le comentaba la situación ahí si dentro el proyecto se contempla ¿qué vamos a hacer con el transporte de carga que ya está muy obsoleto en ese sentido, de 29 años de antigüedad, de algunas unidades que circulan por la Ciudad?

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Sobre todo vimos que los vehículos más antiguos eran los del transporte público local de carga, son los más antiguos, y los del transporte público federal, los de transporte mercantil privado y sobre todo de flotas grandes no tienen tanto este problema. Entonces para eso sí pues tendría que hacerse algo para promover probablemente mediante reducción fiscal de alguna manera la implementación de un programa para la sustitución de esos vehículos de transporte público local y federal de carga que circulan en el Valle de México.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien. Muchísimas gracias.

Diputado Jacobo Bonilla Cedillo, y aquí una propuesta importante que nos hace el Presidente de la Comisión del Estado de México, vamos a hacer primero las preguntas, doctora, y al final usted si es tan amable de respondernos en bloque, para economizar un poco el tiempo.

Diputado Jacobo Bonilla.

EL C. DIPUTADO JACOBO MANFREDO BONILLA CEDILLO.- Muchísimas gracias.

Doctora Angélica Lozano, amigos que la acompañan, gracias.

Estos encuentros de la parte académica con la parte política yo creo que deben lo más importante que debiera pasar en lo que se llama la política, suele pasar que

lo político gobierna a lo técnico y es cuando tenemos gobiernos que van creciendo sin una visión a largo plazo, si los recursos suficientes y se empiezan a tomar ideas para gobernar y eso me parece que nos ha llevado en gran medida al desastre en general en lo que es el transporte.

Yo le quisiera hacer tres preguntas a ustedes, en algunos a modo de reflexión hacia nosotros como integrantes de la Asamblea Legislativa y del Congreso Local, sobre unas acciones que podríamos ir tomando.

La primera sería, ¿cuál es el verdadero problema del transporte de carga? En las discusiones que hemos tenido en la Asamblea Legislativa de repente nos íbamos en la plática y en la hora de cruzar datos y lo que nos parecía que lo importante era la no contaminación del Distrito Federal y de repente resulta que el problema no es tanto la no contaminación, sino la circulación del vehículo de carga y después sale el abastecimiento a todo nuestro sistema económico en el Distrito Federal. Entonces yo siento que hay 3 aristas importantes que habría que discutir y platicar y en su momento a ustedes yo preguntarles cuál es el problema que ustedes ven en el transporte.

Los vecinos o los que vamos en la vialidad nos sentimos de repente invadidos por un camión de 4 ejes o alguno que lleva algún remolque y nos sentimos hasta en peligro que ese pase sobre nuestro coche, pero posiblemente eso nada más es una sensación y posiblemente no pasa nada, y de repente todos a lo mejor nos ponemos más enojados con el camión que va al lado de nosotros porque hace más ruido, hace más contaminación y está ocupándome más espacio cuando yo estoy involucrado en un tráfico vial que seguramente no es ocasionado por el transporte de carga, sino más bien a lo mejor por la falta de sincronización de los semáforos, por la falta de vialidad. Entonces la pregunta básicamente para mí y sé que se escucha una pregunta muy primaria, pero ¿cuál es el problema que ustedes fundamentalmente ubican sobre este tema? Evidentemente la otra pregunta sería ¿cuánto se podría dejar de contaminar al medio ambiente y si este realmente es una aportación importante a la no contaminación al medio ambiente, el restringir la circulación de 7 a 9, que era una de las propuestas que se acordó

aquí en la Asamblea Legislativa y que no va a subir a tribuna, pero que era algún como primer acuerdo?

Bueno, ¿qué tanto realmente afecta o influye una restricción de 7 a 9 en un transporte a la circulación en el Distrito Federal? Y sé que estoy manejando estos temas un poco cruzados. Bueno esa sería la primera y la continuación de esta sería como ¿cuál es el problema fundamental en materia de transporte?

Dos, me pareció muy interesante que ustedes desarrollaron todo un software dentro de esta investigación, lo cual es excelente y mencionaron también que las áreas técnica de la Secretaría de Transporte del Estado de México y del Distrito Federal la tienen y Federal. Yo creo que sería excelente, si ustedes me lo permiten, mandar o hacer una reunión para que nosotros también podamos tener ese software y podamos a lo mejor contar y poder manejar esa información para la hora de nuestras decisiones.

Lo adecuado sería que fuera el Instituto de Investigaciones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. El problema es que la Asamblea no tiene un Instituto de Investigación, pero puede ser bien la Comisión de Transporte y nosotros las personas interesados de los diferentes partidos pudiéramos mandar a uno o dos especialistas. Esto es importante no nada más para esta Asamblea, sino para varias Asambleas que vienen y nos ayudarían mucho a tomar esas decisiones.

Dentro de este software, dentro de este estudio que ustedes hicieron, la pregunta sería que si esto es suficiente, es decir, este espíritu que ustedes hicieron, será suficiente para que el Gobierno del Estado de México y del Distrito Federal y también los gobiernos federal, tomen las recomendaciones que ustedes hacen y se pueda en gran medida resolver los problemas, vi y con mucho agrado vi que tienen algunas fórmulas, han estado haciendo sus modelos, lo cual me parece a mí excelente.

Entonces mi pregunta será: ¿Será suficiente las recomendaciones que ustedes hacen? Porque lo que sí puede pasar a la Asamblea Legislativa y al Congreso Local, es que nosotros lo podamos hacer casi obligatorio a los dos gobiernos,

inclusive bueno mandar la recomendación al gobierno federal para que se tomen esas medidas.

Yo estaba viendo que tienen videos y algunas adecuaciones sobre algunos puntos conflictivos, realmente nosotros podemos presionar para poner el presupuesto y obligar a los secretarios de obras y que se realicen tales o cuales obras, tales o cuales adecuaciones a los corredores o tales o cuales exhibiciones. Entonces la sobra será si es suficiente este estudio para que los dos gobiernos pudiesen ya tomar sus medidas en cuanto a este tema.

Una de las recomendaciones vi, rápidamente, es que ustedes hacen la recomendación, que podamos cobrar las vialidades. Mi pregunta sería: ¿Si cobramos, y lo digo nada más así de rápido, si cobramos las vialidades nada más estaríamos teniendo muchos recursos? Posiblemente podríamos pensar que esos recursos podrían irse una vez más a las vialidades, sin embargo, los esquemas que hemos tenido es que los recursos que se cobran se van para otras cosas y no saben para las vialidades.

Me gustaría entonces que profundizaran un poco más sobre el objeto de cobrar las vialidades, si sólo es sacar recursos para meterlos ahí, bueno me parece una buena idea, sin embargo, me parecerá que no estaríamos arreglando el problema.

Muchas gracias.

EL C. .- Muchas gracias, diputado Jacobo.

Le cedemos el uso de la palabra al diputado José de Jesús Cedillo, del Estado de México.

EL C. DIPUTADO JOSE DE JESUS CEDILLO.- Muchas gracias, doctora Angélica.

Yo creo que mis preguntas son directas: ¿Cuál es la posición de los transportistas? ¿Hay algún estudio al respecto? ¿El actual transporte de carga cubre las necesidades de la transportación? ¿Hay unidades de menos demanda o hay pocas unidades y alta demanda?

En los términos del impacto social y ambiental, ¿existe algún comparativo entre el transporte de carga y el transporte privado?

En los términos de movilidad, ¿cuál es el límite de capacidad de la infraestructura vial actual?

Esas serían, muy sencillas mis preguntas.

EL C. .- Muchas gracias, diputado José de Jesús Cedillo.

Diputado Raúl Domínguez Rétiz, del Estado de México.

EL C. DIPUTADO RAUL DOMINGUEZ RETIZ.- básicamente era un comentario.

Yo felicito al Instituto de Investigaciones y a los que hoy nos vienen aquí a presentar el proyecto. Verdaderamente cubre mucho las inquietudes de los diputados, de las autoridades que les pidieron el trabajo, más sin embargo a veces me pareciera que de la observación que yo puedo ver aquí, atiende mucho a unas cuestiones técnicas numéricas y más sin embargo veo poco el trabajo en cuanto a la afectación humana de trabajo, de relación, no veo por ejemplo análisis psicológico del transportista, el desarrollo humano de su familia, que esto trae como consecuencia la operación y la posible aplicación de este programa, porque bien lo pregunta ahorita el diputado José de Jesús Cedillo.

Si yo le voy a decir a los líderes de la Cámara de Transporte, que ahora se van a ajustar a una cierta condición y la sociedad no quiere, pues después nos toman la calle, y entonces el programa, la investigación y el estudio pues no sirvió para mucho.

Creo que sí los impactos sociales del mismo operador, como de la familia, pues sí valdría la pena tenerlos un poco más en cuenta de cuáles serían los alcances en la aplicación de todos los programas, ya sea desde el aspecto jurídico, el legal, en una modificación legal, hasta de la aplicación de nuevas vialidades, en fin.

¿Qué pasa con el factor humano, transportista y de su familia?

Es cuanto.

EL C. DIPUTADO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DEL ESTADO DE MÉXICO.-

Muchas gracias, diputado Raúl Domínguez Rex.

Ahora sería yo el que tengo el uso de la palabra.

Yo quisiera tocar algunos temas. Tocaron el tema ambiental, estaba diciendo el doctor que son 200 fojas que trae el estudio ambiental.

Yo en concreto nada más quisiera saber, luego de que nos hagan llegar el estudio, porque el que tenemos aquí está muy concreto, el estudio real, pues sabemos que hace dos meses nos reunimos con la SETRAVI, nos habían platicado que ellos ya tenían este estudio, pero tanto el diputado Tomás yo lo pedimos, nunca nos lo hicieron llegar, como si el tema no lo quisieran tocar, es un tema que evaden.

Se ha tocado con los dos Secretarios, tanto del Estado como del Distrito Federal, y los dos evaden las respuestas o evaden los estudios.

Lo estuvimos esperando durante este tiempo, y bueno, el diputado Tomás y ustedes pudimos hacer esta reunión que es muy valiosa para nosotros como diputados porque con ello vamos a poder nosotros tener elementos para legislar en la materia, que si bien por lo que estoy oyendo estamos en pañales todavía en este tema y que tanto urge.

Si en el Estado de México y en el Distrito Federal ya van a entrar los sistemas de trenes, ya estamos en un sistema de reordenamiento del transporte público, bueno, por qué no el transporte de carga también tenga que regularizarse. Yo creo que tiene que ir todo de la mano.

En el tema ambiental sí quisiera saber en concreto nada más cuánto, o sea, si me dices que regularizando esto o poniéndolo a ciertas horas que circule todo este transporte sobre las materias que hemos venido tocando de vegetales, frutas, transporte escolar, el transporte de residuos peligrosos, baja los índices de contaminación o baja los índices de IMECA, bueno, yo creo que ahí es algo que nosotros tendríamos que fijarnos antes tal vez de mejorar las vialidades que tan necesarias son, pero bueno.

¿Qué tanto lo tienen en específico ese estudio?

Yo sí quisiera también, si nos van a hacer llegar, como ya lo comentó el diputado Jacobo y el diputado Pliego, el software y el estudio en concreto. ¿Nos lo van a hacer llegar para nosotros meternos a estudiarlo en los temas que nos interesan, en los temas que vamos dando?

Sabemos que el problema lo trae más el D.F. que el Estado de México, pero sabemos que todo lo que sale del D.F. pasa por el Estado de México y todo lo del Estado de México que entra al D.F. pasa por el Estado de México. Entonces viceversa.

Yo sé que si lo legisla el Distrito Federal y nosotros en el Estado de México no lo legislamos, se nos va a crear un conflicto muy grave en el Estado de México.

Entonces hay que aprovechar la buena voluntad que tiene la Comisión de Vialidad en el Distrito Federal y que tenemos la buena comunicación, legislarlo ya y obviamente echar a andar todos estos programas.

¿Cómo lo vamos a hacer, que si es primero el de transporte peligroso o si es primero el de transporte de vegetales? No lo sé, eso nos tendrían que ustedes también ayudar a empezarnos en específico a correr ya el lápiz, cómo vamos a empezar a legislar.

Pero sí estoy conciente que tenemos que hacerlo las dos entidades al mismo tiempo. No puede hacerlo una entidad y la otra dejarlo de hacer porque se nos crea un conflicto a cualquiera de las dos.

La otra es la que no me quedó muy clara, es, estamos especificando que lo de residuos peligrosos o que si los de sistema vegetales, no tenemos ya en específico cuáles o si son todas parejas, y dicen "bueno, no circularían en horas pico o se les cobraría si va a tener en horas pico". Yo creo que antes de cobrarse y que tengan en sistemas pico, es mejor que sea mejor todo en un solo paquete y decir "no va a circular todo este transporte de carga en estas horas".

Porque si no, sería el caos vial y vas a detener al del sistema de vegetales y te va a decir "yo no traigo vegetales, traigo papelería arriba, y ábrele el contenedor". A

ver, cómo vamos a saber si tiene ahí adentro papel, frutas o quién sabe qué puedan traer adentro.

Entonces yo creo que es importante que sea parejo todo ese sistema porque tiene que ir de la mano el sistema de seguridad, el sistema de tránsito tanto municipal como el Distrito Federal, Federal de Caminos, tendrían que entrar en este sistema.

Esas serían mis preguntas en concreto. Gracias.

EL C. PRESIDENTE.- Muchas gracias, diputado Presidente. Doctora, adelante tiene usted la palabra, doctora o doctor, si gustan alternar.

LA DRA. ANGÉLICA LOZANO.- Primero, el crecimiento de la Zona Metropolitana que ha tenido en los últimos años, que ha sido desordenado, ha propiciado que tengamos vialidades que no están preparadas para circulación de vehículos de carga, pero al mismo tiempo el problema es que demandamos los productos que esos vehículos transporta, entonces estamos entre la espada y la pared, tenemos entonces que actuar de tal manera que el impacto de los camiones de carga disminuya pero a la vez que tengamos los productos que requerimos.

Entonces, las propuestas que ponemos son que cumplan con esas dos cosas: el conjunto de corredores haría que los camiones prefirieran circular por esos corredores porque les conviene, y como los camiones circularían por esos corredores se gestionaría la circulación por los mismos, entonces no tendrían que pasar por las zonas habitacionales, entonces el impacto de ellos disminuiría.

La creación de soportes logísticos de varios tipos en toda la zona metropolitana y áreas de reserva de uso exclusivo en la zona seleccionada también tiene ese propósito de reducir el impacto de los camiones, hacer que camiones grandes lleguen a estos centros logísticos y después ahí se realice la distribución con camiones más pequeño.

Tenemos que ligar ambas cosas, preparar las vialidades, hacerlas con radios, ciertas vialidades, las que van a constituir el conjunto de corredores, con características geométricas adecuadas, con pavimento, iluminación, señalización adecuada para que los vehículos de carga circulen por ahí, que al mismo tiempo

no impacten y que se mejore el transporte de las mercancías en la Zona Metropolitana.

Todas las propuestas, como el ordenamiento territorial o el impacto a los soportes logísticos o el impulso a la creación de libramientos o resolver ciertos nudos viales haría que el impacto de los camiones se redujera, pero sin afectar la distribución o el transporte de las mercancías que requerimos.

Por otra parte, respondiendo a otra pregunta, el software sí cada representante de todos los gobiernos lo tiene y para usarlo hay que tener una clave, entonces cada uno de ellos tiene una clave que es distintas. Nosotros a la Comisión Ambiental Metropolitana le ofrecimos meter el software mediante otro proyecto vía Web para que lo pudieran hacer varios al mismo tiempo mediante una clave, que tuvieran acceso a ciertas cosas algunos, a otras cosas otros, entonces todo mundo podría tener la misma información vía Internet y ya no instalarse en cada computadora, que tuviera problemas de virus y esto, entonces esa sería de las propuestas que hacemos, además de los corredores, tener el sistema de información que sea más generalizado para aquellos que se encargan de la toma de decisiones en esta materia.

Sobre si el estudio es suficiente, fue hecho con toda la profundidad, con toda la información que pudimos recolectar y analizar, con simulaciones, con mucha información de campo que nuestro equipo tuvo que ir a obtener en el Estado de México y en el Distrito Federal.

Entonces, las recomendaciones que hacemos, hacemos muchas recomendaciones, pero la implementación de aquellas que denominamos como prioritarias claramente sí ayudarían, no a resolver, a eliminar el problema del impacto de los camiones en la Zona Metropolitana, pero sí ayudarían a disminuir ese impacto.

Entonces, la solución de esos nudos viales, si se hace un nudo vial aquí y se resuelve, otro aquí y se resuelve, y si se hacen los corredores para los camiones, si se hacen los soportes logísticos, claramente esas recomendaciones sí ayudarían a mejorar el transporte de carga en la zona metropolitana.

Sobre la posición de los transportistas, bueno, el estudio una vez que fue terminado fue presentado a los líderes de las asociaciones transportistas y de empresas.

Hicimos una reunión en el Instituto de Ingeniería y fueron cerca de 40 asistentes, les presentamos el proyecto y les pareció bueno, incluso la parte de cobro, porque no es que se restrinja, es cobro por el uso de la vialidad, lo cual tendría que ir a un fondo para el mejoramiento de las vialidades y eso mejoramiento de las vialidades les conviene a los transportistas, porque pueden circular más rápido, tienen menos costos de transporte y les conviene a los ciudadanos que tendrían menos impacto por los camiones en circulación.

El impacto social, por ejemplo la aceptación humana, de esa parte no se hizo nada, pero el impacto de los camiones como el ruido, como vimos aquí las emisiones, eso sí mejoraría, no hicimos el análisis de otro tipo de impactos, pero en cuanto a los impactos directos que disminuyen la calidad de vida, como es el ruido o los problemas de conflictos con los camiones éstos sí disminuirían, porque los camiones ya estarían en ciertas zonas, en ciertos corredores, en soportes logísticos, se mejoraría la circulación y, claro, habría menos camiones que pasaran en áreas habitacionales.

El límite de capacidad de la infraestructura vial, bueno, eso depende porque hay de vialidades a vialidades, en unas ya superamos el límite de la capacidad, entonces hay problemas de nudos viables. Entonces, hacemos unas propuestas para ampliar la capacidad de esas intersecciones y también los proyectos de mejoramiento de ciertas vialidades que proponemos son para ampliar la capacidad de la vialidad que se requiere para el transporte en general de mercancías.

En cuanto al impacto ambiental, hicimos varios escenarios. Por ejemplo, ¿Qué pasa si dejan de circular a la hora pico los camiones de carga pesados o los camiones de carga pesados y medianos, pero los otros siguen circulando? Entonces, hay congestión en unas partes y se quita en otras y los cálculos de las emisiones que se reducen para cada contaminante, porque son distintos los óxidos de nitrógeno que los hidrocarburos, que los monóxidos de carbono están

presentes en el estudio en una tablita en donde dice: cuánto se reduciría para cada escenario. Es distinto, porque para cada contaminante hay una reducción distinta para cada escenario. Eso se los puedo mostrar en la tablita que hicimos.

Además para cada uno de los nudos viales hicimos una simulación donde se presenta cuál es la situación actual, cuántas son las emisiones en esa zona en ese momento por esos camiones y otros vehículos circulando por ahí, por todos, y cuál sería si se modifica ese nudo vial, se hace alguna obra, entonces en esa zona cuál sería la cantidad de emisiones que se generarían. En los proyectos que les presentamos, en las propuestas finales son aquellos que reducen la cantidad de emisiones en general que se generan en ese nudo vial para esa hora analizada, pero varía según el tipo de contaminante, entonces no les puedo decir reducción del 5, 4%, es que varía, depende del nodo, depende del escenario, depende del contaminante. En algunos casos como el que les mostré, se elimina la congestión y se reducen las emisiones de ciertos contaminantes, pero no los de óxido de nitrógeno, entonces esto es bastante más complejo de lo que parece, entonces no se puede decir reduce las emisiones y qué pasa con los óxidos de nitrógeno. Hay una composición atmosférica muy complicada.

EL C. PRESIDENTE.- ¿Entonces ustedes sí estarían de acuerdo en reducir el horario de transporte de carga pesado?

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Lo que proponemos es la gestión del transporte de carga en los corredores, no así la prohibición, sino la gestión. En el documento está, o si no, aquí tengo unos documentos que son el resumen del resumen del resumen, donde está el conjunto de corredores prioritarios. Ahí se muestra, por ejemplo, el Periférico Norte y Oriente, entonces ese si se mejora podría funcionar como parte de un corredor, y ya que estuviera el conjunto de corredores habilitados para que pudieran circular los vehículos, porque actualmente algunas de las vialidades son estrechas y entonces los camiones de carga no caben, entonces se van por dónde pueden. Hay que implementar un conjunto de corredores y después gestionar el tráfico de transporte de carga sobre esos corredores.

EL DOCTOR JUAN PABLO ANTÚN.- Me gustaría hacer unos comentarios. No pretendo aburrir a los diputados, y tal vez no tratar de ser demasiado maestro de la UNAM, pero yo quiero empezar por el principio y después seguimos.

El principio, a mí me gustaría ver dónde se genera todo esto, que es algo que yo llamo los costos logísticos, los costos logísticos tienen que ver con competitividad de actividades económicas soportadas en un territorio y además tiene que ver con la accesibilidad de los bienes. Esto es el costo de hacer cualquier vía y este es el precio, el costo, una empresa que lo produce, digamos, trata de bajar el costo, hasta que la ingeniería o lo que se llama el capital tecnológico, no puede cambiar las relaciones de los medios de producción para producir más unidades y entonces no puedo bajar el costo. Podemos explicar más esto, pero lo dejamos ahí.

Por otro lado tengo el precio, ¿el precio quién lo fija? Pues el precio se fija monopólicamente, oligopólicamente o los que creen en el mercado, en el mercado, y tengo un precio, pero ese precio tiene que ver con algo que, guste o no, es eso donde se vende esto que es lo que algunos llaman mercado. Entonces lo que yo produzco con tal costo tiene que ser llevado al lugar del mercado. Yo sé que todo eso lo sabemos. Y ahí ese costo de llevarlo, de ponerlo en el mercado, lo quito de las utilidades. Entonces nadie hace nada si no vale la pena hacerlo.

Bien, entonces los costos logísticos definen la competitividad de un territorio para soportar actividades económicas. Entonces supongamos las autopartes no se hacen más en Vallejo y se hacen en San Juan del Río, lo cual es cierto. Es decir, se fue un sector industrial porque cuesta mucho hacerlo aquí. ¿Por qué? No me importa.

Entonces la competitividad logística de un territorio tiene que ver con la actividad económica que hay ahí. Esa es la primera parte.

Eso se mezcla con las actividades de una cadena de suministros. Para hacer tal o cual cosa necesito que alguien me lleve algo, que me den los insumos, antes de hacerlo. Entonces esa cadena de suministros si no es competitiva logísticamente se termina y no hace más. Esa es una.

La segunda es el producto. Entonces el producto lleva a un mercado y tiene que ver con la accesibilidad. Si los costos logísticos son muy altos y yo lo hago no sólo por tanto como mínimo, los precios se volaron aquí. Entonces puede haber una zona como esta donde los precios relativos sean más altos que en cualquier otro lado y se debe a que la logística cueste más. Dejamos eso abandonado.

¿O sea por qué demonios es importante esto, más allá del transporte de carga? Porque en logística hay almacenamiento, gestión de los pedidos, o sea transporte es sólo el 35 por ciento en el mejor de los casos de los costos logísticos y hay montones de procesos que son logísticos, que no son transporte y que cuestan más que el transporte. Eso es una.

Vamos a otra cosa, ¿cómo hace una empresa o de alguna manera dónde andan los rollos para innovar procesos logísticos? ¿Si no van los procesos logísticos, entonces bajo costos?

Entonces agarremos la punta final, agarremos el área metropolitana como un área de distribuidores y busquemos la distribución física de los productos. ¿Entonces cómo hago? Por ejemplo una innovación es distribuir centralizadamente. En vez de ir al changarro uno, changarro dos y changarro tres e ir vendiéndoles, llevar al changarro uno todo lo que el changarro uno necesita.

Hemos probado y se prueba que al distribución centralizada disminuye, el número de vehículos, el número de kilómetros recorridos y baja costos. ¿Quiénes lo pueden hacer o quienes no lo pueden hacer? No me importa. El hecho técnico está en que la distribución centralizada es mejor en términos logísticos que paradas múltiples, uno.

Dos, si la tecnología de los vehículos es la más apropiada, también los costos logísticos son menores. No estoy hablando de transporte de carga, estoy hablando de logística. ¿Si me estoy explicando? Entonces si tengo vehículos más adecuados, voy bien.

Otro rollo, el proveedor tiene una lógica y la lógica es trailer; el distribuidor tiene otra lógica, camiones más adaptados, por ejemplo vehículos más adaptados que entren en las calles equis, equis, vehículos eléctricos que se mueven en una zona

que tiene dos rallas azules y anda por una zona peatonal porque no hay centro histórico que a nadie le gusta que existan chelas a las 7 de la tarde, las chelas deben llegar, es totalmente peatonal. Es que es así.

Entonces no prohíbo en tal o cual, tengo que ver algo con la movilidad de las mercancías porque sino voy a tener mayores costos de otra cosa.

Va otra cuestión, entonces parecería como el lado de las empresas. Entonces ahora cuál es el lado de las políticas públicas. Ojo, parece que el territorio y las actividades logísticas tienen algo que ver. Entonces si tienen algo que ver como políticas públicas tengo que ordenar el territorio logísticamente, es decir tener algo que ver con los usos del suelo, gestionar los flujos de los vehículos de carga por corredores y gestionar las unidades de carga con centros logísticos.

No puede ser que se pare el trailer y distribuya a las zapaterías cercanas, como ya se terminó se puede decir, así lo hacía Canadá en muchos sitios, cuando existía Canadá, llegaba un trailer, llegaba la gente con su pick up, juntaban las cajas de zapatos y se los llevaban a las zapaterías, un delirio tropical ¿sí? Entonces tengo que hacer un manejo de unidades de carga, eso es cierto también que implica en términos de políticas públicas, pues lo de los centros logísticos, ciertas promociones fiscales alrededor de poder tener un equipamiento logístico del territorio y más cosas de lado público.

La gestión del estacionamiento en la vía pública para los vehículos de carga, que hacen carga y descarga, es fundamental, aquí nos importa un rábano. Es decir, en el área metropolitana no hay la más mínima gestión de la operación de carga y descarga, esta ciudad es de 20 millones de habitantes, hay ciudades de menos, pero que tienen sus 15 millones que ya hacen esas cosas.

Después algunas otras cosas del lado de las políticas públicas. Si la información sobre el estado del flujo en la vialidad que estoy gestionando como autoridad pública, la comunico, entonces los que son los gestionadores del tráfico de las empresas que tienen una flota, mejoran su gestión de la distribución, haber si me estoy explicando, o sea no por ahí, sino por otro lado y varias de estas cosas.

Yo no quiero decir, este estudio no genera ningún programa, no era ningún producto del estudio generar un programa, eso es también importante, sino prender y era un primer estudio porque no había casi nada, entonces se hizo eso y quiero mostrarles cómo este estudio siembra.

La Secretaría de Economía actualmente llamó al Instituto de Ingeniería, hay una Dirección General de Economía, de Comercio y Economía Digital que tiene una dirección de modernización de servicios, cuya obsesión es la logística actualmente.

EL C. DIPUTADO TOMAS PLIEGO CALVO.- ¿Habla usted de la Secretaría de Economía local o federa?

EL C. .- Del Gobierno Federal. Y en un momento determinado, el fideicomiso de la región centro, el RFIT-Centro dijo, Centros Logísticos; en Puebla tenemos este plan, en Hidalgo tenemos este plan, en el Estado de México tenemos este plan, en Morelos tenemos este plan, donde empezar a trabajar con centros logísticos.

En eso estamos ahora y es un programa con los 6 Estados de algo muy específico, es dónde poner centros logísticos, dónde son los nodos prioritarios para equipar logísticamente el territorio de la Región Centro, es decir, aquí va esto. Esto es muy grande y entonces hay que agarrar cosas específicas y ver qué.

Si la gestión de la vialidad implica corredores, si los corredores terminan capilarmente y si la política pública dice “yo tengo que hacer una gestión de la vialidad de manera tal de que la voy a jerarquizar y la voy a poner con horarios y la voy a poner con cargos, pues es una alternativa de política pública. No sé si estoy siendo claro.

¿Cómo se hace eso? Pues como en Londres, como en Lión, como en Bergen. O sea no es que vamos a descubrir la pólvora, se toma un avión y se ve cómo funciona o en Santiago de Chile, que está ahí en el Sur, en Santiago de Chile se paga peaje por entrar al microcentro en determinados horarios, se paga hospedaje diferente; en Barcelona se paga peaje, en todas las entradas a la ciudad, de cualquier tipo de vehículos; en Bergen se paga en todas sin excepción; en Lión se

paga al entrar en la Isla, entre las dos ramas del río, o sea aquí se puede; tecnologías RFIT, TAX, hay miles de cosas, está lleno de cosas. ¿Cuánto cuesta? Pues depende, qué tecnología va a poner.

En Londres se pagaba el peaje por Internet, qué me importa el Internet; no, no me van a agarrar. Pues se olvida uno, paga 10 salarios, nunca más vendes el auto si entraste. No sé si me estoy explicando. Hay muchas cosas.

Esto es complejo y hay que tomar partes y ver, bueno esto aquí y concertar. Obviamente en un tiempo equis, hora pico, tengo que sacar vehículos de los que sean vehículos viejos, vehículos de carga, vehículos, porque no se pueden hacer las calles más grandes. Entonces puedo gestionar con horarios, con tiempos la vialidad; la puedo gestionar con costos, va de vuelta.

Barcelona a las 11 de la mañana, la Ciudadela es completamente peatonal, no se puede entrar a ningún lado, se levantan unos palos así en las calles, no se puede entrar, en todo el Centro Histórico de la ciudad.

Entonces yo soy DHL, tengo que entregar algo porque tengo que entregarlo antes de las 12. DHL tiene una cosa parecida a esta que es un mando, entonces llegué a las 12, hago “pic, pum”, se me baja la cosa y en ese momento “chiqui, chiqui”, me está cobrando la Alcaldía, sí, el Ayuntamiento de Barcelona, hasta que salgo; y en Porto va a haber enseguida y en Nápoles también va a haber y son tan locos como nosotros.

Depende de cómo va y a dónde queremos llegar y hasta dónde se concerte y dónde se cambien. Cuando las cosas son tan complejas, incluso las soluciones hay que alargarlas, concertarlas, revisarlas, volverlas a alargar, hay que ser un poco más budista en esto, más gris, más todas las posibilidades, no sé si me estoy explicando, y verlas varias.

Esa es tal vez una respuesta así media apasionada.

Vuelvo a Barcelona para que todo el mundo se quede tranquilo, por que dije de DHL.

Pero supongamos que yo soy Zara y estoy por recibir los tops de color no sé qué, que el distribuidor físico no me llegó del centro de distribución del norte de Barcelona. La gente de Zara sale y tiene una cosa igual hacia así y baja “entre, descárguelo, no puedo no tener los tops hoy”, es la quincena o es el pago del mes; y lo paga Zara.

¿Sí me estoy explicando?

Por lo que el Ayuntamiento de Barcelona decidió que a las 11 es peatonal la ciudadela y la solución para la movilidad de las mercancías es que se puede entrar pero pagas, y tal vez de 11 a 12 pagas 5 y a las 2 de la tarde que está todo el mundo comiendo, qué sé yo, y hay mucha gente en la calle, pagas 20 porque molestas a la gente caminando.

No sé si me explico, pero esa es una decisión de política pública del Ayuntamiento de Barcelona; y uno puede proponer “vamos a hacer esto, esto y esto, mira, a ver, sí o no”.

Perdón que sea tan pasional, o sea, la respuesta no es una, las respuestas son varias, pero el legislador debe dar una y es responsabilidad de los legisladores.

Perdón por ser tan pasional.

EL C. PRESIDENTE.- Está muy bien, es correcto; y obviamente tenemos mucho que aprender de otros países del mundo, nada más que nuestra realidad es total y absolutamente distinta a nivel de la educación o la cultura ciudadana, de convivencia, de peatonalidad, y las estructuras u operación o funcionamiento real de los gobiernos.

En ese sentido, les pediríamos, porque la verdad pues como lo mencionaba el doctor al inicio, pues esto da para encerrarnos con el tema 3 ó 4 días, cosa que no es posible.

Entonces quisiéramos un poco que nos puntualizaran de la tarea 2, qué se desprende, puntual y específicamente. Sí, de lo legislativo.

EL C. DR. JUAN PABLO ANTÚN.- Perdón, en eso enseguida volvemos.

Cuando hay a veces la pregunta de qué hacemos o qué solución o cuánto cuestan, para volver a redondear eso, pues las soluciones técnicas tienen precios distintos, la tecnología que queremos, qué es lo que se decide, y eso va más en el Ejecutivo.

Entonces de la misma manera que hablábamos de esto que sube y baja, actualmente, para que vean otra cosa totalmente loca, en Barcelona se está instalando un sistema, los que conocen Barcelona, las calles de la parte de la ciudad cuando tiene las calles octagonales, hay unas ochavas, una zona de encuentro donde hay un espacio para estacionar los autos así; han quitado los autos particulares de estacionamiento en dos esquinas y han transformado dos esquinas en carga y descarga.

En cada una de estas zonas hay un detector que detecta, primero tiene que estar, digamos, es sólo carga y descarga, está pintado de azul, los vehículos llegan, son detectados y se sabe a qué hora llegó, cuánto va a pagar, 15 minutos no paga, 20 minutos no paga o media hora no paga, y a partir empieza a pagar y después paga un montón, después es un horror.

¿No sé si me explico? Hay tecnología para cada uno de los puntos, pero tiene detrás la cosa que va a plantear eso. En ese lugar se estacionaba Pepe porque su casa estaba al lado y Pepe no se puede estacionar más porque ahora es carga y descarga, pero alguien que carga y descarga y que pasa de los 15 minutos, que quiere decir que está haciendo alguna cosa que no es carga y descarga, paga y pierde casi el valor del auto en la multa que paga, y está todo el sistema instrumentado para multarlo, porque por ahí si no está instrumentado el sistema tampoco es efectivo.

LA DRA. ANGÉLICA LOZANO.- En la parte legal el Tomo Dos la tarea uno habla sobre los reglamentos actuales, cuáles son los vacíos legales e inconsistencias, y tenemos un número muy grande de ellos, pero no dice nada sobre el futuro. Si ustedes se van a ése pueden resolver los vacíos legales que están generando corrupción por ejemplo, pero no va más allá, entonces para legislar sobre el futuro

tendrían que ver como las recomendaciones de las otras tareas, la parte dos solamente es lo que está.

¿Entonces cómo tapar esos huecos de lo que está para que no cause corrupción? Por ejemplo, en la parte de sanción en algunas vialidades no se sabe quién debe sancionar porque es una vialidad que a lo mejor es federal, a lo mejor es del Estado de México o del Distrito Federal, hay duda ahí. Por lo pronto como no se sabe quién debe sancionar el que se quiera pasar de listo ahí sanciona y eso genera corrupción, sin embargo si se dice esta vialidad es de este tipo y entonces quien debe sancionar es esto, se aclara, entonces ese tipo de problemas se eliminan; así hay muchos en el documento, pero no va más allá, no va para el futuro, entonces se eliminarían esos problemas que se tienen ahora, pero hace falta hacer más, no sé si ustedes puedan o deban.

Lo que quiero decir, ahí se señala dónde hay vacíos, la legislación funciona, pero a veces el Estado de México, el D.F. y la parte federal tienen inconsistencias, entonces ahí les decimos cuáles y dónde: “Artículo 1.4...” yo ahorita no me lo sé, lo hicieron los abogados, y dice “la ley fulanita de tal, artículo 5° se contrapone con la ley del Estado de México fulanita artículo 8 en esto”, y se hace una observación al respecto. Esto fue hecho por abogados.

EL C. .- (fuera de micrófono)

EL C. PRESIDENTE.- Es un asunto imprescindible, impostergable. Realmente lo que vivimos en la Zona Metropolitana es un caos, eso sí es una locura, lo que vivimos es trágico incluso porque mucha gente muere producto del caos vehicular, no nada más los peatones sino gente que va en su coche y que es aplastada por un camión de carga que no tenía en realidad por qué circular ahí en ese momento a esa hora.

Entonces, este estudio realmente a mí me parece, lo digo con mucho respeto, que está desperdiciado, que no se le ha explotado en la medida ni siquiera por lo que costó sino por lo que vale en términos de información, en términos de observaciones, recomendaciones, de datos, y a mí me parece que esa parte debe subsanarse a la brevedad posible. ¿Cómo la vamos a subsanar? Sí necesitamos

que la relación con ustedes no sea nada más a través de este encuentro, esta exposición que ustedes hacen en este momento, sino que se haga de manera un poco formal, constante para que podamos ir viendo cómo vamos a aterrizar todo este asunto.

El día 29 tenemos una reunión con el Gobierno del Estado de México, el Gobierno del Distrito Federal en el marco de la segunda sesión de la COMETRAVI del año, por supuesto que vamos a ir con muchos más elementos y además vamos a ir con propuestas muy concretas para aterrizar todo este asunto.

A nosotros nos gustaría, diputados, salvo lo que ustedes opinen, llevar ya un planteamiento como primera tarea del trabajo que hemos venido haciendo estas Comisiones para este año, un planteamiento muy concreto y puntual para que en esta Comisión se pueda aprobar una ruta a nivel Legislativo por consenso, porque no nos tiene por qué autorizar, de ninguna manera, pero que pudiéramos consensuar una ruta crítica a nivel Legislativo y empezar ya con base en estas observaciones el trabajo de las secretarías técnicas, asesores y demás y aterrizando, ya ajustando estos ordenamientos jurídicos que chocan, generan lagunas, como ya lo comentó aquí la doctora y eso sí es muy importante.

Entonces, si es necesario que nosotros le pidamos, le solicitemos a los gobiernos que les autoricen, a su vez ustedes que nos entreguen este estudio, lo vamos a hacer con todo gusto, pero sí sería una prioridad para nosotros poder tener esta información a la brevedad posible, particularmente ésta. Si viene ya el comparativo del artículo 1º de la Ley de Transporte y Vialidad con el código administrativo del Estado de México y la Ley Federal, pues empezar a ajustarlo ya y el Reglamento de Tránsito Metropolitano que eso es clave, es estratégico.

De veras yo creo que no podemos seguir esperando, porque el Ejecutivo dé el paso, tenemos que darlo nosotros y ya, es sumamente importante y además hacerlo de manera integral, en coordinación, a través de la construcción de los consensos. Eso sería mi punto de vista.

EL C. .- Bueno, la observación por parte de la Comisión del Estado de México iría de la mano con el diputado Tomás, esperaríamos a que ustedes

nos entreguen el estudio, nosotros y sentarnos a ver en materia legislativa las modificaciones y el día 29 ya llegar con una respuesta; ya que tampoco por la parte de las autoridades no se les estén cuestionando o preguntando y decir luego te entrego el estudio o luego ahí te van las modificaciones, a ver ya el estudio está ya hecho, se pagó cerca de 7 millones de pesos al Erario Público, aquí está, se observó por la parte legislativa de las dos entidades y le estamos dando el visto bueno y si tuviéramos algunas modificaciones ¿Qué hacer? Consultarlo con ustedes, sentarnos con ustedes y poderlo modificar. Pero sí iríamos de la mano con el diputado Tomás y la Comisión, ambas Comisiones, en entregar ya las propuestas y que se legisle a la brevedad.

EL DR. JUAN PABLO ANTÚN.- (fuera de micrófono) .. COMETRAVI puede tener material metropolitano, incluso del lado Ejecutivo, en el sentido de que los corredores propuestos son corredores metropolitanos de transporte de carga; o sea, es eso que viene del Estado de México y da la vuelta a la izquierda y dice: no, haga algo; o sea, ese tipo de cosas creo que son útiles para COMETRAVI y para después promoverlas.

Importante, y siempre nosotros lo reconocemos, esto fue generado por la gente que tenía la preocupación ambiental, que de golpe dijo: hay otras fuentes móviles de emisión. Siempre pensaban que era el auto mío que se verifica, el pesero que sí o que no, y de golpe, ah, ¿Qué implicaciones tenía el transporte de carga en las emisiones?

Entonces, se hizo un trabajo en gran parte, desde cero como vieron...

EL C. PRESIDENTE.- - No en función de la movilidad, sino de lo...

EL DR. JUAN PABLO ANTÚN.- Claro de lo ambiental, de la desesperación por lo ambiental y por eso trajimos modelos de simulación en 3D, que no hemos podido mostrar porque el cañón no es de la calidad, la próxima vez venimos...

EL C. PRESIDENTE.- - ¿Es de la Asamblea el cañón?

EL DR. JUAN PABLO ANTÚN.- No sé, ése no es nuestro...

EL C. PRESIDENTE.- . Y eso que somos el Poder Legislativo más caro del país.

EL DR. JUAN PABLO ANTÚN.- Debe ser, pero el cañón no es bueno. Entonces, no podíamos mostrar para que vieran los modelos que se ven en 3D sobre la difusión de la contaminación ¿verdad?, que se hicieron para esta gente, que además estaban detrás de nosotros en los centímetros porque son expertos en eso.

EL C. PRESIDENTE.- Muy bien, Ahora, para que podamos tener ya este documento qué paso tenemos que dar, porque mandar a buscarlo mañana temprano.

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Es muy pesado, yo creo que tenemos que hacer un CD para darlo, porque son mil 500 páginas, y aparte los videos y eso, se va a llevar más, un DVD, vamos a tener que guardarlo.

EL C. PRESIDENTE.- Lo formalizamos con un escrito, lo firmamos tú y yo, para que nada más se cumpla el requisito.

Diputado.

EL C. DIPUTADO Muchas gracias, diputado. Dada la discusión que se está dando mi propuesta es concreta en ese sentido. Esto involucra a leyes federales, que pudiera estarse invitando ahí a la Comisión de Comunicaciones y Transportes del Congreso de la Unión para que participara, porque si bien vamos a adecuar la situación legislativa a nivel local del Estado y del D. F., también tenemos que empatarlo ahí en la federación. Es una propuesta que pongo sobre la mesa.

EL C. PRESIDENTE.- Es correcto. Incluso, yo creo que tendríamos que planteárselo el 29 de abril a los integrantes de la COMETRAVI, entre ellos el Secretario del Estado de México y el Secretario del D. F. y obviamente para que estén presentes en esa reunión. Entonces habría que también formalizar esta propuesta por escrito, yo creo que no requiere de una votación ni mucho menos, es un asunto de lógica elemental y que podamos ahí intercambiar puntos de vista. Claro, es también muy importante que llevemos ya estudiada esta información para poder hacer un planteamiento muy concreto y empezar a generar cierta presión sobre el tema a efecto de que nazca algo, porque ahí está el tema, está la

información, y nos parece que es sumamente importante, útil, es una información también que, como ustedes lo sugieren en su documento, tiene que estarse actualizando permanente, porque es una información que al pasar de los meses, años se va desactualizando y pierde piso, pierde fuerza.

No sé si algún diputado a manera de conclusión quisiera agregar algo, para terminar este encuentro. No sé si ustedes a nivel también de conclusión.

LA DOCTORA ANGÉLICA LOZANO.- Para nosotros es muy bueno que el estudio se conozca, que sirva para algo, ya que fue bastante trabajo para nosotros el hacerlo, entonces ojalá que sirva para algo.

EL C. PRESIDENTE.- Claro, ahí está todo, ahí está la materia, nada más es cuestión de armarlo.

Pues, doctora Angélica Lozano, doctor Juan Pablo Antún, les agradecemos de verdad muchísimo que nos hayan visitado aquí en la Asamblea. Nosotros vamos a hacer un esfuerzo para que esta información, que se pagó además con recursos públicos y que es muy importante, se traduzca en la modificación y adecuación de los ordenamientos correspondientes y de manera institucional y respetuosa, pero también vamos a estarle picando la panza al Ejecutivo para que todo este asunto también se mueva.

Hemos visto un interés particular en todo este asunto de la movilidad de ambos gobiernos, sabemos también que el principal obstáculo siempre para el Ejecutivo es la falta de recursos, vamos a ver de qué manera empezamos, porque esto no podría aplicar de un solo golpe, son procesos, como usted lo mencionó, llevan tiempo, vamos a ver qué es prioritario, qué no cuesta tanto y poder echar a andar un camino o una ruta que nos permita a las futuras generaciones sobre todo tener una mejor calidad de vida, porque realmente lo que estamos viviendo hoy es terriblemente lamentable. En fin.

Pues muchísimas gracias, muy amables, diputados del Estado de México, gracias por estar acá.

La próxima reunión tendría que ser para aterrizar este asunto en el Estado de México el 29, no tengo idea si es en la mañana o en la tarde, porque sería muy bueno, salvo lo que opinen mis compañeros diputados, aquí el Secretario sobre todo, ¿es martes 29 de abril? No sé si es la última sesión que tengamos aquí, es un asunto de la COMETRAVI, salvo lo que los diputados perredistas revoltosos tomen la tribuna o tomemos la tribuna, pero sí sería muy bueno que ese día nos pudieran reunir antes nosotros, antes de la reunión de COMETRAVI, sería muy bueno que nos pudiéramos reunir nosotros por supuesto allá en el Estado de México y que intercambiáramos punto de vista, en fin para tener una propuesta muy concreta y eso requiere de una comunicación muy intensa de los secretarios técnicos de ambas Comisiones que están aquí presentes y que agradecemos también su esfuerzo, su participación, su colaboración de las compañeras y compañeros trabajadores de la Asamblea Legislativa.

Luego yo plantearía algo que me parece importante, en el momento que tengamos por supuesto por el documento, que pudiéramos aterrizar ya algunos otros e ir con un planteamiento muy concreto a esta reunión.

Muy bien, pues si no hay nada más, muchas gracias a todos y buenas tardes.

