



RESPUESTAS A PREGUNTAS FORMULADAS POR LA ORGANIZACIÓN PROPUESTA CIVICA A.C.

RESPONSABLE DE LA INTEGRACIÓN: HÉCTOR HERNÁNDEZ LLAMAS

[29 DE SEPTIEMBRE DE 2010]

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>1. ¿Cuántos coches circularán en la Supervía en el año 1 y cuántos en el año 30?</p>	<p>Debido a la demanda que existe actualmente, en 2011 se calcula un Tránsito Promedio Diario (TPD) de 19,771 vehículos circulando únicamente en el tramo de Centenario a Las Águilas.</p> <p>Para el año 2013, se espera un Tránsito Promedio Diario de 38,410 en el recorrido Centenario-Luis Cabrera; se estima que se incrementarán paulatina y constantemente (de acuerdo con los niveles de actividad económica, motorización y crecimiento general de la Ciudad de México), hasta alcanzar 56,422 en 2041.</p> <p>Las cifras anteriores representan promedios diarios; el número de vehículos por tramo, horario y sentido de circulación varía a lo largo del día.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>2. ¿Cuál es el límite de coches diarios (tránsito promedio diario anual) para decretar el incremento de cuota previsto en el Título de Concesión?</p>	<p>Se ha establecido como máximo el nivel de servicio D en horas pico. Es decir, en los horarios con mayor demanda podrán circular como máximo 1,420 vehículos por carril. Esto tiene la finalidad de garantizar la movilidad funcional del transporte público y vehículos particulares que circularán por la vialidad.</p> <p>Es importante señalar que el nivel de servicio se mide por hora y no sobre el total de vehículos que circularán por la vialidad durante el día. El proyecto distribuirá el flujo vehicular actual de la zona sur-poniente.</p> <p><u>El incremento de cuota es una medida para controlar la congestión en el trayecto</u> a lo largo del día. En este sentido, la utilización de la vialidad es variable porque está en función de los patrones de viajes de los usuarios a lo largo del día.</p> <p>Según las estimaciones, se prevé que existirá congestión vehicular en el proyecto en el sentido sur-norte en la hora pico matutina en el año 2025 (más de 5,400 vehículos a la hora). Esta situación puede ser mitigada mediante aumento tarifario que reduzca el número de usuarios. Para las horas valle no se prevé congestión a lo largo del proyecto, mientras que para las horas pico de la tarde se estima una baja en el nivel de servicio en el sentido norte-sur a partir del año 2030, por lo que se deberá evaluar en su momento aumento tarifario para este periodo.</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 2

Cabe señalar que para ésta y otras vialidades de peaje, el GDF adoptará una política de tarifas que cumple las siguientes premisas:

- 1.- Garantizar la sustentabilidad financiera
- 2.- Regular el flujo vehicular
- 3.- Optimizar la utilización de la vialidad

La decisión de cobrar peaje, por primera vez en la historia de la administración pública del DF, le permite a su Gobierno contar con un instrumento regulador del uso de vialidades por particulares, con impactos progresivos, así como importantes externalidades positivas.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>3. Respecto del tráfico inducido –desde que la MIA no lo toca- ¿qué incrementos se espera que tenga el flujo vehicular en la zona debido precisamente a este tráfico inducido?</p>	<p>Se puede estimar de entre un 2 y 3 %, mientras no existan nuevas vialidades como la del Segundo Piso del Periférico, ya que compite para absorber tráficos inducidos.</p> <p>El incremento en la densidad vehicular está asociado al crecimiento del parque de vehículos, el cual se ha demostrado que depende principalmente de las condiciones económicas y de mercado que se han presentado en los últimos 30 años.</p> <p>La pérdida de movilidad es consecuencia de la circulación de un número cada vez mayor de vehículos sobre la misma extensión de la infraestructura vial con la que cuenta la Ciudad.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>4. Dado que la MIA no menciona datos precisos sobre las condiciones atmosféricas ¿confían en esta Manifestación que señala que con la Supervía mejorarán las “condiciones atmosféricas del Valle de México” (p. 5) gracias a la “reducción del tráfico”?</p>	<p>La Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) cuenta con datos precisos respecto de las condiciones atmosféricas, la referencia citada en la pregunta se refiere a la justificación del proyecto descrita en el resumen de la MIA.</p> <p>La MIA presentada para el proyecto sí proporciona estimaciones sobre las condiciones atmosféricas asociadas al proyecto de la Supervía poniente, enfocadas a la estimación de la tasa de emisión en la zona, contenidas en el estudio denominado "Modelación de emisiones contaminantes vehiculares" coordinado por el Doctor en Química Adolfo Hernández de la UAM Azcapotzalco, y presentado como información complementaria de la Manifestación Impacto Ambiental.</p> <p>En lo referente a las emisiones de gases de efecto invernadero, se calcula una reducción de 71,124.4 toneladas de CO₂ por año, que representan el 10% de las emisiones actuales en la zona de estudio.</p> <p>Con el objeto de dar seguimiento a las condiciones atmosféricas a lo largo del proyecto, en su resolución administrativa la Secretaría de Medio Ambiente determinó como condicionante obligatoria, lo siguiente:</p> <p><i>1.33 La empresa denominada Controladora Vía Rápida Poetas, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, deberá presentar una estimación de las emisiones atmosféricas por fuentes móviles, derivadas de la operación de la vialidad a lo largo del tiempo (5, 10, 20 y 30 años). Los parámetros a determinar serán: monóxido de carbono, ozono, partículas suspendidas totales (PM10 y PM2.5), bióxido de azufre y óxidos de nitrógeno. También deberá calcular las emisiones de bióxido de carbono, como principal gas de efecto invernadero. Lo anterior deberá llevarse a cabo detallando la metodología a emplear y su nivel de confianza esperado.</i></p>

...Continúa respuesta a la pregunta 4

El estudio realizado por la UAM-Azcapotzalco denominado *Modelación de Emisiones Contaminantes Vehiculares. Estado base actual vs funcionamiento del Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores del sur poniente de la Ciudad de México*, coordinado por el doctor en Química, Adolfo Hernández, señala que el ahorro por año sería de hasta 71 mil 124 toneladas de CO₂.

El documento presenta la modelación y cálculo de las emisiones contaminantes asociadas a la actividad vehicular en el escenario actual y el escenario proyectado con la integración de los túneles y puentes y distribuidores de la nueva vía, con la finalidad de determinar los efectos sobre la tasa de emisiones en la zona.

El estudio estima que la construcción de la nueva vía generará reducciones en las emisiones de todos los contaminantes-criterio procesados, sustancias tóxicas y gases de efecto invernadero producidas por los vehículos que circulan por la zona.

Es importante diferenciar entre “condiciones de la calidad del aire” y “condiciones atmosféricas” del Valle de México. Las condiciones atmosféricas se refieren a parámetros de viento, humedad, temperatura, presión etc., mientras que la calidad del aire está asociada a las concentraciones de contaminantes como monóxido de carbono, hidrocarburos, óxidos de azufre, partículas entre otros.

El estudio de reducción de emisiones contaminantes atmosféricas es una estimación de los efectos de una nueva vialidad sobre la emisión de contaminantes y CO₂ asociada a los cambios en los regímenes de tráfico de las vialidades de la zona. La reducción de emisiones vehiculares tendrá efectos sobre la calidad del aire de la ZMVM. Sin embargo no se espera que una medida por si sola genere cambios significativos en la calidad del aire de la ZMVM dada la enorme cantidad de contaminantes que se emiten y el incremento constante de estas emisiones debido al aumento de la actividad, población, etc. que tiene la metrópoli.

La ZMVM es un ente dinámico que crece y cambia continuamente. La reducción en las emisiones que se logre al desahogar las vialidades de la zona significará un aporte en los esfuerzos por contener el crecimiento de las tasas de emisión de contaminantes en la ZMVM.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>5. Desde su conocimiento ¿en qué ciudades del mundo las autopistas urbanas han reducido el tráfico en el mediano y largo plazos?</p>	<p>No ha sido posible encontrar estudios de caso que con base en evidencia sólida, permitan llegar a una conclusión al respecto.</p> <p>Las autopistas <i>per se</i>, no generan ni reducen tráfico, permiten su distribución bajando la demanda en vías saturadas.</p> <p>La necesidad de nuevas vialidades es generada por el grado de urbanización que han alcanzado algunas zonas y los conflictos vehiculares que actualmente se producen, pero sus beneficios dependen de programas integrales de movilidad. Por ello, el Sistema Vial surponiente ofrecerá nuevas rutas de transporte público donde actualmente no las hay y es una pieza de un engranaje mucho mayor que pretende reducir el tiempo de traslado en auto y transporte colectivo, público o privado.</p> <p>A diferencia de otras vialidades en la Ciudad de México de intensa utilización como el Periférico, Viaducto, Circuito Interior, etc., el GDF tomó la decisión de cobrar a los automovilistas por el uso de la autopista urbana, como un elemento más para desalentar y racionalizar el uso del automóvil.</p> <p>La encuesta Origen Destino del 2007, ha sido una valiosa herramienta para la definición de programas y toma de decisiones en materia de vialidad y transporte. Es además una sólida línea basal para la evaluación a corto y mediano plazo del impacto de estas políticas y programas. Por lo tanto, se podrá medir con rigor metodológico el tráfico, el antes y después de la Vía Sur Poniente y el “segundo piso” en el Periférico. Para ello se deberán considerar variables como: número de viajes-persona y tiempos de traslado e indicadores como los momentos de la distribución de esta última.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>6. ¿Cuántas casas estiman que se construirán por el atractivo de estar junto a la Supervía –como Cumbres de Santa Fe que no existía en 2003 y que apareció tan pronto se construyeron los puentes de los poetas?</p>	<p>Ninguna. En los pocos predios baldíos que quedan en la zona, se construirán en todo caso viviendas conforme a lo autorizado en los programas de uso de suelo vigentes, aprobados con anterioridad a la construcción de la vialidad.</p> <p>A diferencia de otras vialidades, el Sistema Vial sur poniente o Supervía será confinado y su trazo estará cerrado en las zonas exteriores que se desarrollan a nivel, impidiendo que vialidades secundarias y locales tengan acceso.</p> <p>La vía confinada contribuirá a inhibir los asentamientos humanos en las zonas de conservación ambiental. El trazo atraviesa áreas naturales como el parque La Loma, mediante túneles, y barrancas urbanas como Tarango, mediante terraplenes confinados y puentes.</p> <p>El confinamiento dentro del Área de Valor Ambiental de Tarango estará complementado con <i>barreras verdes</i> que respeten los ecosistemas locales y permitan su conservación.</p> <p>Lo que si se espera, es una recuperación de valor de los bienes raíces en colonias como San Jerónimo, San Bernabé, Olivar de los Padres, Lomas de las Águilas, Villa Verdum, Axomiatla y Cedros, que lo han venido perdiendo por el congestionamiento de tráfico en la región y la inexistencia de vías de comunicación fluidas y seguras hacia el Poniente y el Valle de Toluca y el Sur y Cuernavaca.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>7. ¿Cuánta capacidad de recuperación de los mantos freáticos tendrá la urbanización incentivada por la Supervía, por ejemplo, al lado de la Supervía – digamos- Avenida Barranca de Tarango 80 que tiene uso de suelo habitacional con cuenta catastral 754_030_36, o Pendiente S/N con uso de suelo habitacional cuenta catastral 154_624_01 a un lado del entronque proyectada de la Supervía con Av. Las Águilas? ¿Y por desarrollos inmobiliarios fuera del Poniente pero que por el tráfico inducido pueden tener un impacto –digamos- Biométrópolis?</p>	<p>Dada la baja permeabilidad de las tobas que conforman estas barrancas de la zona poniente es casi nula la infiltración y por lo tanto imposible la recuperación de los mantos de agua.</p> <p>El proyecto autorizado no está asociado a ningún desarrollo inmobiliario ni a la urbanización de la zona. El proyecto “Biométrópolis” es objeto de una autorización en materia de impacto ambiental independiente del Sistema Vial sur poniente</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>8. ¿Qué cantidad de la biomasa o masa arbórea/vegetal se perderá con los desarrollos inmobiliarios que incentivará la Supervía?</p>	<p>La nueva vía será confinada, de modo que no habrá urbanización a los lados. El Gobierno del Distrito Federal emitió los decretos de Área de Valor Ambiental para la Barranca de Tarango y Área Natural Protegida para la zona de La Loma (únicas áreas verdes por las que pasará la vía). Estos decretos garantizan la conservación ambiental de estas zonas y prohíben su urbanización.</p> <p>El proyecto denominado "Sistema Vial de Puentes, Túneles y Distribuidores Sur-Poniente de la Ciudad de México" no está asociado a ningún desarrollo inmobiliario, por lo anterior no se cuantifica ninguna biomasa vegetal afectada por el desarrollo inmobiliario.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>9. ¿Por qué la Secretaría de Transportes y Vialidad argumenta en el oficio DGPV/3690/DV/2531/09 que la razón por la que opina favorablemente para otorgar el Título de Concesión a OHL es debido al “potencial crecimiento que aún conserva la zona poniente del Distrito Federal y los problemas de saturación que presentan sus vialidades” cuando la zona en la que empieza la Supervía es limítrofe con Suelo de Conservación según el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Cuajimalpa vigente?</p>	<p>Al inicio de la actual administración el Gobierno del Distrito Federal y el del Estado de México encomendaron a la Sociedad de Arquitectos Mexicanos la formulación de un programa de reestructuración y ordenamiento de la zona poniente del Valle de México, (delegaciones del DF y municipios del Edomex) con una visión multisectorial y un enfoque regional; con la participación y orientación activa de las autoridades directamente relacionados con la problemática urbana de la zona.</p> <p>Como producto se obtuvo el documento: Programa Integral para el Desarrollo Sustentable del Poniente del Valle de México.</p> <p>Este instrumento fue entregado a los gobiernos de ambas entidades en 2008 y ha sido un valioso referente y guía para la formulación de políticas públicas y programas gubernamentales para la región poniente de la Zona Metropolitana del Valle de México hasta la fecha.</p> <p>Santa Fe tiene 900 hectáreas de territorio. El Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe 2000 (PPDU), vigente, establece una capacidad (establecida en las zonificaciones) de desarrollo de vivienda, oficinas y comercio. Según la Asociación de Colonos de Santa Fe, actualmente en la zona se cuentan 3,648,846 m² de construcción. La población de la zona es de 220,740 y el tráfico permanente de vehículos de 142,826 autos.</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 9

En Santa Fe, la Supervía se desarrolla íntegramente en suelo urbano, y es contigua a zonas de conservación y a predios por desarrollar dentro del PPDU, así como otras zonas de desarrollo dentro del Programa Delegacional de Cuajimalpa.

La Supervía sirve al sur-poniente de la ciudad, no sólo a las zonas donde se inicia o termina.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>10. ¿Por qué tardó sólo 25 minutos el 22 de diciembre de 2009 el Comité del Patrimonio Inmobiliario del GDF para “conocer, opinar, analizar, evaluar y dictaminar los actos jurídicos o administrativos que realicen las dependencias, entidades, y órganos desconcentrados sobre los inmuebles propiedad del Distrito Federal”, de conformidad con los artículos 14 y 15 de la Ley del Régimen Patrimonial del Servicio Público, respecto de, en este caso, el otorgamiento del Título de Concesión de la Supervía a favor de OHL Concesiones, Inmobiliaria Copri y Constructora Atco y, en particular, cuando el Oficial Mayor emitió un oficio ese mismo día indicando que no podía otorgar la concesión hasta que la decisión fuera “validada” por el Comité? Dicho de otro modo ¿para qué existe todo un comité cuando su papel es el de estampar firmas sobre decisiones ya tomadas en otro lado?</p>	<p>Para la realización de todo proyecto se desarrollan un conjunto de actividades, debidamente ordenadas según secuencias de ejecución, así como los tiempos calculados para su materialización.</p> <p>Las acciones de conocer, opinar, analizar y evaluar que realizan los miembros del comité y los titulares de sus dependencias, en lo individual, en grupos o en sesiones plenarias se realizan con antelación y con las secuencias y en los tiempos requeridos, para proceder a la formulación de un dictamen final, la que se plantea en el seno del comité, de acuerdo a condiciones y requisitos debidamente reglamentados y en consecuencia auditables, como son entre otros fijar fecha, sitio y agenda de la sesión, y más importante aún hacer llegar a sus miembros con suficiente antelación la documentación necesaria para los acuerdos que se propongan al comité en pleno.</p> <p>La sesión del 22 de diciembre del 2009 es el evento final de un largo proceso de análisis, debate, evaluación, introducción de modificaciones y ajustes en las propuestas y toma concatenada de decisiones, que culmina con el dictamen final que adopta el Comité, con toda la formalidad y protocolo establecido para estos propósitos.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>11. ¿Qué quiere decir en la cláusula séptima del Título de Concesión que “en todo momento la Dependencia Auxiliar y las Autoridades Gubernamentales Competentes coadyuvarán con la Concesionaria en la obtención de cualesquiera de las autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos, incluyendo, SIN LIMITAR, las autorizaciones que se requieran en materia ambiental?</p>	<p>Quiere decir que el GDF manifiesta su voluntad de coordinar las actividades de sus dependencias. No quiere decir, como sugiere la pregunta, que se otorgarán autorizaciones sin discriminación.</p> <p>La Concesionaria es la única responsable de obtener con oportunidad, es decir, dentro de los términos y formas legales establecidos por la propia ley de la materia respectiva, todas y cada una de las autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos de cualquier dependencia o entidad de la Administración Pública Federal y/o del Distrito Federal (incluyendo sus delegaciones) que se requieran para la construcción de la vía y obras complementarias.</p> <p>Sin embargo, sólo en caso de retraso u omisión imputable al Gobierno del Distrito Federal, siempre y cuando la Concesionaria haya cumplido con todos los trámites administrativos, la dependencia auxiliar y las autoridades gubernamentales competentes coadyuvarán con la Concesionaria en la obtención de cualquiera de dichas autorizaciones, licencias, permisos y consentimientos. Lo anterior, dentro de los límites de sus atribuciones legales como autoridad, es decir: el apoyo que se brinda a cualquier persona física o moral para dichos trámites.</p> <p>Las autoridades actúan en el ámbito de su competencia y dentro de los límites que marcan leyes, reglamentos y normas aplicables</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>12. ¿Por qué se resisten, en general, a promover la participación de grupos que no son afines al proyecto? ¿Por qué se oponen a participar en foros como los que actualmente se están llevando a cabo en la CDHDF sobre la Supervía?</p>	<p>La participación de numerosos grupos con posiciones de diverso grado de rechazo o respaldo al proyecto datan desde los primeros años de la década de los noventas y de hecho, algunos de sus integrantes se mantuvieron como activos opositores hasta el primer semestre del presente año: nombres, eventos, fechas y documentos diversos obran en nuestro poder, para sustentar nuestro dicho.</p> <p>A lo largo del proceso durante los últimos tres años, vecinos que se oponían a la denominada Supervía fueron modificando su posición de absoluto rechazo y exigencia de cancelación hacía una actitud de aceptación y en menor medida de respaldo público. A lo largo de esos 36 meses se dio una interacción muy intensa en múltiples sesiones de diversos tipos –asambleas, plantones, juntas de trabajo, encuentros privados grupales y/o personales- en los que se fueron registrando y analizando y en su caso incorporando al diseño del proyecto de vialidad los planteamientos vecinales. Hubo una intensa y fructífera participación ciudadana de vecinos de colonias como El Tanque, La Malinche, San Bernabé Ocotepc, San Bartolo Ameyalco, Cuauhtémoc, San Jerónimo Lídice, Héros de Padierna, San Francisco, Ampliación Torres de Potrero, Lomas de Guadalupe, Lomas de las Águilas, Cedros, Bosque de Tarango; en algunas de estas colonias había dos o más grupos de vecinos residentes en una misma demarcación, con posturas y motivaciones diferentes.</p> <p>Muestra concreta y fehaciente de este proceso son las modificaciones y ajustes que se fueron haciendo al trazo originalmente previsto, así como la adopción de soluciones de ingeniería como puentes y túneles.</p>

...Continua respuesta a la pregunta 12

En el proyecto de 2008 solo había rodamiento superficial y distribuidores viales.

En algunas de estas mesas de trabajo participaron por convocatoria propia o a invitación ciudadana, diputadas y diputados, así como Senadores de la República de al menos tres partidos políticos en el DF.

En particular, entre vecinos que mantienen “No a la Supervía”, hay quienes participaron en el proceso en diversas condiciones y circunstancias de diálogo, discusión y análisis y algunos otros que en foros y espacios públicos formales con funcionarios, así como en encuentros fortuitos en cafeterías o restaurantes de la zona, mantuvieron una postura por decir lo menos, beligerante y agresiva. Existe por supuesto prueba documental de este dicho.

Finalmente, cabe señalar que en este proyecto o en cualquier otro, nuestra experiencia es que los grupos opositores por lo general, no requieren promoción gubernamental para su participación en la discusión, análisis, debate e idealmente, la construcción de acuerdos; la Supervía no ha sido, ni es excepción.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>13. ¿De veras creen que con el impuesto de 1% por ciento a los ingresos brutos tarifados sin IVA harán obras de mitigación o “coadyuvará” a “ampliar la red de transporte público”? (Son 4 millones 48 mil pesos en el año uno y 26 millones en promedio anual durante los 30 años que dura la Concesión – suponiendo que las cifras esperadas son las correctas) ¿Cómo se distribuirán estos recursos?</p>	<p>Al día de hoy, el GDF no cuenta con recursos etiquetados para la conservación de áreas con valor ambiental en la Ciudad de México. Con el proyecto del Sistema Vial sur poniente, el gobierno obtuvo una aportación directa de 50 millones de pesos al Fondo Ambiental Público para la conservación de barrancas en el poniente de la ciudad.</p> <p>A esto se suman los recursos que se obtendrán del 100% de la contraprestación que la empresa pagará al GDF (1% del monto del peaje), que se invertirá en la conservación del Área de Valor Ambiental Barranca de Tarango y Área Natural Protegida de La Loma.</p> <p>Todos los recursos serán administrados por el Fondo Ambiental Público, que es un Fideicomiso donde participan las secretarías de Obras, Medio Ambiente, Desarrollo Urbano y Vivienda, donde con mecanismos claros los programas a financiar se someten a consideración del Comité de Programas Ambientales.</p> <p>Sin duda, estos recursos no son suficientes para financiar todas las actividades ambientales necesarias para la conservación de las áreas ambientales del poniente, pero son recursos que hasta el día de hoy no se tenían.</p> <p>Cabe aclarar que el proyecto NO contempla destinar el 1% del peaje de la nueva vía a la inversión en transporte público. El planteamiento del gobierno de la ciudad fue el de concesionar la construcción y la administración de una nueva vía, necesaria para la ciudad, a la iniciativa privada, en lugar de invertir en su ejecución y destinar los recursos con los que ahora se cuenta a proyectos</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 13

de transporte público.

La recaudación que por concepto de peaje ingrese al Gobierno del DF provendrá no sólo de las cuotas por la utilización de la Supervía sino que serán parte de otras fuentes de recaudación por esos conceptos como él la vialidad elevada sobre Anillo Periférico.

Más allá del monto recaudado, la coadyuvancia para el fortalecimiento de transporte público se expresa al no competir la inversión requerida para estas vialidades por recursos fiscales cada vez más escasos, y cuyo destino absolutamente prioritario es precisamente el transporte público masivo.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>14. Para mantener los ingresos brutos estimados por 78 mil 560 millones de pesos en los 30 años que dura la Concesión, se requerirían 518 mil 901 coches diarios en el año 30 a un precio de 28 pesos ¿ese es el plan para reducir el tráfico? ¿Cómo le harán si los viajes potenciales a la Supervía serán 184 mil 288 en un día hábil?</p>	<p>El proyecto se desarrolla mediante un esquema de concesión, por lo que el GDF será responsable de la generación y administración de los ingresos de la vía. Los viajes potenciales, así como la tarifa son responsabilidad de la Concesionaria, reguladas por el GDF.</p> <p>Sin embargo, cabe aclarar que de la revisión de la información financiera proporcionada, por una parte, la tarifa se encuentra indexada a la inflación, misma que se ha estimado en un 5% anual lo que da como resultado a lo largo de 30 años la cantidad de \$78 mil 560 millones de pesos, es decir, dicha cantidad es la suma agregada de los ingresos a valores nominales (con inflación).</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>15. Si se mantuviera el precio de 28 pesos con el tránsito diario promedio actual, a partir del año 14 el proyecto operaría con pérdidas. En total el proyecto perdería -7 mil 418 millones de pesos con ese peaje ¿Cómo pretenden solucionar este hoyo financiero?</p>	<p>Es importante mencionar que se trata de una concesión, el GDF no tiene que cubrir ningún hoyo financiero sino que es responsabilidad de la Concesionaria la viabilidad financiera del proyecto durante toda su vigencia.</p> <p>Por una parte, cabe aclarar que la tarifa proyectada para corridas financieras se encuentra indexada a la inflación, misma que se ha estimado en un 5% anual, por lo que, para el año 14 la tarifa será mayor en términos nominales, aunque en términos reales o constantes (sin inflación) si será de \$28 pesos.</p> <p>Por otra parte, durante los años 2 al 10 de la concesión se supone que los aforos se incrementen anualmente, lo que lleva a que los Ingresos (en términos nominales) sean mayores y no exista ninguna pérdida en ese año ni en ninguno durante la vida de la concesión, con lo que, no se creara ningún hoyo financiero.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>16. Si se actualizara la tarifa para mantener el tránsito diario promedio actual se necesitaría un peaje de 370 pesos (a valor presente) en el año 30 y así mantener los ingresos estimados ¿eso es viable?</p>	<p>Los cálculos son erróneos. No nada más se actualiza la tarifa (por inflación), también el Tránsito Diario tiene un crecimiento constante cada año, como ocurre con cualquier vialidad o calle de esta Ciudad de México.</p> <p>Los ingresos estimados para el año 30 son resultado de multiplicar el tránsito existente en ese año (proyectado por supuestos esperados de crecimiento económico y poblacional) por la tarifa actualizada por inflación para ese año.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>17. Si tales “dislocamientos” financieros son insostenibles ¿el GDF está consciente de la cláusula vigésima en la que se compromete a un “rescate” de la vía en que la Concesionaria tendrá derecho a una indemnización cuyo monto le garantice la Tasa Interna de Retorno del proyecto?</p>	<p>Como se ha comentado, no existen tales “dislocamientos” financieros en la concesión.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>18. ¿Confían en una MIA que incluyó a ingenieros civiles, ambientales e industriales, así como biólogos y arquitectos pero que no consideró a urbanistas o a especialistas en políticas sociales (p. 12)? ¿Cómo se subsanó esta carencia?</p>	<p>El dictamen de Manifestación de Impacto Ambiental, que autoriza el proyecto y las medidas de mitigación y compensación que se imponen al mismo, fue emitido por la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (SMA), en apego a lo que establece la ley.</p> <p>Los especialistas de la Dirección General de Regulación Ambiental de la SMA (biólogos, ingenieros ambientales, especialistas en ecología) estuvieron a cargo de esta evaluación. Por ley, esta es la única instancia responsable de hacer esta evaluación. El proceso de ley se cumplió.</p> <p>La SMA requiere que quien elabore una manifestación de impacto ambiental tenga experiencia en elaboración de ese tipo de estudios, por lo anterior no se considera una carencia que el grupo especialistas no hubiera incluido a urbanistas o especialistas en políticas sociales.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>19. Dice la MIA que “esta vialidad permitirá recorrer alrededor de 10 km en 10 minutos”. Vale recordar que el director de obras públicas, ingeniero Manuel Álvarez, dijo el día 22 [de diciembre de 1964] que "se tiene el proyecto de abrir dos anchas avenidas: una ampliando las calles de Peralvillo y de Jesús Carranza hasta la glorieta de Peralvillo; y otra, prolongando las de Tacuba hasta San Lázaro. Según este proyecto, se podrá ir de la avenida Melchor Ocampo a San Lázaro en cinco minutos..." (Tomo 10, pp. 3541 y 3543 de la Historia Gráfica de la Revolución Mexicana, Archivo Casasola) ¿se imaginan que esta velocidad es sostenible en el tiempo y cumplir con los tiempos de recorrido prometidos – considerando los requerimientos financieros del proyecto?</p>	<p>Los ejemplos de hace más de cuatro décadas no son comparables, entre una vía urbana (que no se hizo) con una vía de acceso controlado, como lo será el Sistema Vial sur poniente.</p> <p>La necesidad de nuevas vialidades es generada por el grado de urbanización que han alcanzado algunas zonas y los conflictos vehiculares que actualmente se producen, pero sus beneficios dependen de programas integrales de movilidad.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>20. Dice la MIA (p. 12) que “casi el 50% del trayecto será subterráneo lo que contribuirá a conservar las áreas verdes y las zonas habitacionales” ¿qué impacto considera que tendrán los túneles, así como los pilares y las columnas de los puentes para la velocidad de infiltración del agua y su capacidad para recargar los mantos? En este sentido ¿en qué consiste específicamente la “alta ingeniería” de los túneles?</p>	<p>Es un error suponer infiltración de agua a través del suelo de tobas del poniente (con características de impermeabilidad) como aportación significativa para recargar los mantos acuíferos. Los escurrimientos superficiales no pueden penetrar en la masa del subsuelo.</p> <p>De la longitud total de túneles, el 58% (es decir, más de la mitad) pasa debajo de zonas urbanizadas y por tanto ya impermeabilizadas desde la superficie.</p> <p>Los túneles no impactan la capacidad de infiltración del subsuelo pues un túnel de hecho no es obstáculo para el flujo vertical del agua. La superficie de desplante de zapatas de un puente representa apenas el 5% de la superficie del puente, por lo que la obra dejaría 95% de área libre para recarga.</p> <p>La alta tecnología de los túneles consiste en la secuencia ordenada de los avances de excavación y en la colocación del soporte de concreto lanzado, dando prioridad a la seguridad del proceso.</p> <p>En efecto 2,290 (dos mil doscientos noventa) metros serán construidos en cinco túneles, representando el 50 por ciento del trazo total del proyecto, tal como se señala en la página 12 del resumen de la MIA.</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 20

La Secretaría del Medio Ambiente desarrolló una lista de verificación con el propósito de, por una parte, confirmar la aplicación de las medidas contenidas en los documentos técnicos presentados por el promovente, y por otra parte, cuando no se hubiera propuesto en la MIA, establecer las condicionantes correspondientes para garantizar que el proyecto en comento considere estas medidas propuestas por el Instituto Mexicano del Transporte, que se han derivado del análisis de manifestaciones de impacto ambiental de proyectos similares, así como del análisis de bibliografía específica en materia de evaluación y legislación ambiental.

El procedimiento de diseño y construcción de la ingeniería de túnel puede consultarse en las páginas 64 y 66 de la MIA y que incluye el diseño y revestimiento de túneles y el procedimiento constructivo.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>21. Según comenta un grupo de especialistas ambientales, “el Programa General de Desarrollo en el Distrito Federal 2007-2012, establece que “la pérdida de cada hectárea de suelo de conservación representa que los mantos acuíferos de la Cuenca del Valle de México, dejen de favorecer la recarga de alrededor de 2.5 millones de litros de agua cada año” (p. 59). Considerando sólo las 19 Ha de afectación del bosque [Por la Supervía] (MIA Extenso, p. 19), se dejarán de infiltrar el equivalente a 47.5 millones de litros al día. ¿Las “obras de manejo de agua pluvial” qué hará el GDF alcanzan para cubrir esta necesidad de infiltración?</p>	<p>El proyecto no se ubica en suelo de conservación por lo que no es aplicable el comentario. Los valores de infiltración que se afirma ocurren en esta pregunta son muy confusos, porque los 2.5 millones de litros por hectárea por año (sin saber el origen de este número), en las 19 hectáreas mencionadas permitirían la infiltración de 47.5 millones de litros al año y no ese mismo número de litros al día.</p> <p>Esa estimación de pérdida de recarga está suscrita en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012, pero está asociada a la expansión urbana irregular en reservas territoriales; no es el caso de aplicación para una superficie en donde se construirá una vialidad que cuenta con las autorizaciones correspondientes para llevarse a cabo.</p> <p>Cabe señalar que la referencia citada en la pregunta sobre las 19 has de afectación se encuentra en el resumen de la MIA y no en el documento en extenso. Vale la pena mencionar también, que en dicho resumen se menciona como zona de influencia del proyecto 853.8 ha de bosque de las cuales sólo 19 ha tendrán afectación, esto es el 2.2 % del área de influencia.</p> <p>De la misma forma, el resolutivo administrativo emitido por la Secretaría del Medio Ambiente determinó que para compensar el impacto ambiental que pudiera causarse por la pérdida de escurrimiento e infiltración de agua pluvial, se establecieran las siguientes condicionantes con carácter obligatorio:</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 21

Programa de Restitución de Taludes en Barrancas, con el fin de mitigar la erosión eólica y fluvial, en estas zonas, así como para coadyuvar los flujos naturales, presentes.

Los escurrimientos pluviales deberán protegerse del trazo de la obra, en caso de ser intervenidos durante los trabajos de preparación del sitio y/o construcción deberá realizar las obras necesarias para no afectarlos, con los requerimientos que establezca la Comisión Nacional del Agua.

Se prohíbe alterar el curso natural de cañadas y escurrimientos pluviales, así como construir cualquier represa.

En los sistemas de terraplenes, puentes y túneles, deberá realizar las obras hidráulicas necesarias para la captación o conducción del agua pluvial hacia las barrancas, previa separación de aceites, grasas y sólidos contenidos en la misma; así como la implementación de medidas que eviten la erosión de taludes durante la descarga. Para lo anterior, deberá desarrollar un proyecto de drenaje pluvial y someterlo a consideración de esta Dirección General, y cumplir las medidas que se establezcan a fin de mantener el balance hidrológico de la zona de injerencia del Proyecto.

El agua pluvial captada en las superficies pavimentadas del proyecto no deberá ser canalizada al sistema de alcantarillado, sino que se deberán realizar las obras de drenaje pluvial necesarias, ya sea para la descarga superficial a las barrancas o para la inyección al subsuelo a través de galerías filtrantes, previa separación de aceites, grasas y sólidos contenidos en la misma.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>22. La PAOT señala en su Opinión No. 8 del 7 de julio de 2010 que “Resulta difícil predecir las consecuencias que a mediano y largo plazo provocará sobre el área de barrancas, la construcción y funcionamiento de esta vialidad” ¿Qué opina el GDF al respecto?</p>	<p>Es difícil predecir las consecuencias que a mediano y largo plazo provocará sobre el área de barrancas la presión antropogénica que la ciudad ejerce sobre ellas, por lo que no podría desligar al proyecto que nos atañe de la problemática social y ecológica por la que atraviesan en general todas ellas. Para ello, se están realizando Programas de Manejo para cada una de las barrancas del poniente de la ciudad, sean o no afectadas por el proyecto, en los que se están tomando en cuenta todas sus condiciones y problemáticas ambientales y sociales.</p> <p>Por primera vez un proyecto de la ciudad, el sistema vial sur-poniente, garantiza recursos para el cuidado y conservación de las áreas naturales durante los próximos 30 años.</p> <p>Cada una de las opiniones realizadas por el Comité Técnico Asesor de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal fue atendida por la Secretaría del Medio Ambiente para emitir la resolución administrativa que autorizó el proyecto denominado Sistema Vial sur poniente de la Ciudad de México.</p> <p>Particularmente sobre las presuntas consecuencias que a mediano y largo plazo provocará el proyecto sobre el área de barrancas, la SMA estableció diversas condicionantes, tendientes a proteger a las barrancas involucradas a corto y largo plazo; dichas medidas se resumen a continuación:</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 22

De la condicionante I.8, *Programas específicos*.

- a) Programa de Rescate, Conservación y Reutilización de Suelo Orgánico.
- b) Programa de Rescate de Flora (incluye 2 invernaderos).
- c) Programa de Restitución de Taludes en Barrancas.
- d) Programa de Manejo de Residuos Forestales.
- e) Programa de conservación hidrológica de las zonas de barrancas.

Condicionantes especiales:

1. **CUARTO.-** *Aportar al Fondo Ambiental Público la cantidad de cincuenta millones de pesos 00/100 M.N. (\$50'000,000.00), mismos que la SMA aplicará para la elaboración de los Decretos de Áreas de Valor Ambiental y Programas de Manejo de las Barrancas Urbanas del Poniente de la Ciudad de México y el Programa de Manejo del Área Natural Protegida con la Categoría de Zona de Conservación Ecológica "La Loma"; así como a la ejecución del Programa de Manejo del Área de Valor Ambiental con Categoría de Barranca Urbana de la "Barranca de Tarango" y de los Programas de Manejo de las Áreas de Valor Ambiental con Categoría de Barrancas Urbanas del Poniente de la Ciudad de México.*
2. **SEXTO.-** *La contraprestación recibida por el Gobierno del Distrito Federal por concepto de peaje, se destinará a la implementación de los Programas de Manejo de las Áreas de Valor Ambiental con categoría de Barrancas Urbanas del Poniente de la Ciudad de México y del Programa de Manejo del ANP "La Loma".*

...Continúa respuesta a la pregunta 22

3. De la condicionante I.12:

d) No podrá realizar la extracción de tierra y cubierta vegetal, así como el alambrado o cercado, siempre que ello no sea realizado por las autoridades competentes o por persona autorizada por las mismas, para el mantenimiento o mejoramiento del área respectiva.

e) Extraer especies de flora y fauna de la barranca; por el contrario deberá velar por su protección y resguardo.

4. De la Condicionante I.15.-.... *los caminos de acceso, zona de campamentos, y zona de maniobras y/o plataformas,..... deberá restaurar y/o rehabilitar dichas áreas con especies nativas; los especímenes exóticos podrán ser reemplazados con elementos naturales del ecosistema..... procurando el restablecimiento de las condiciones propicias para la regeneración natural o inducida de éstas.*

5. De las condicionantes:

II.30 Se prohíbe alterar el curso natural de cañadas y escurrimientos pluviales, así como construir cualquier represa.

II.31. En los sistemas de terraplenes, puentes y túneles, deberá realizar las obras hidráulicas necesarias para la captación o conducción del agua pluvial hacia las barrancas, previa separación de aceites, grasas y sólidos contenidos en la misma; así como la implementación de medidas que eviten la erosión de taludes durante la descarga. Para lo anterior, deberá desarrollar un proyecto de drenaje pluvial y someterlo a consideración de esta Dirección General...

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>23. ¿Se hicieron todas y cada una de las adecuaciones sugeridas por la PAOT al MIA en su Opinión No. 8? ¿Cuáles no y por qué?</p>	<p>Cada una de las opiniones del Comité Técnico Asesor de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, fueron debidamente atendidas por la Secretaría del Medio Ambiente mediante el oficio SMA/DGRA/DEIA/5070/2010 de fecha 30 de julio de 2010.</p> <p>No obstante lo anterior, previamente mediante los oficios números PAOT-05-300/200-1671-2009, de fecha quince de junio, PAOT-05-300/200-1711-2010, de fecha 18 de junio ambos de 2010, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), realizó diversas observaciones y comentarios en torno a la manifestación de impacto ambiental, modalidad específica, del proyecto en comento y fueron de suma utilidad para la emisión de la resolución administrativa número SMA/DGRA/DEIA/004374/2010 de fecha nueve de julio del año en curso.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>24. ¿Qué les dice que en Av. Las Águilas están bajando de forma importante los precios de las casas con uso de suelo habitacional y aumenta el precio en uso de suelo comercial desde que se construyeron los puentes de los poetas?</p>	<p>Que es un fenómeno esperado y común ocurrencia en arterias como avenida de Las Águilas, sin que este cambio de vocación del suelo urbano en la vialidad implique modificación del suelo habitacional en las manzanas aledañas a esas vialidades; un ejemplo reciente es lo ocurrido con la calle de Altavista entre la avenida Revolución y Periférico Sur sin que afecte colonias como San Ángel, San Ángel Inn, etc.</p> <p>De hecho, sin la Supervía, en avenida San Jerónimo han surgido recientemente tiendas de conveniencia como Seven Eleven, Oxxo, etc. y en avenida San Bernabé algún otro tipo de instalaciones recreativas, deportivas, etc.</p> <p>En Luis Cabrera, entre el Periférico Sur y avenida San Jerónimo se han abierto centros comerciales, farmacias, mueblerías y una gasolinería. De San Bernabé a El Tanque se registran en su mayoría accesorias con pequeños negocios de diverso tipo.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>25. ¿Qué le dicen los siguientes ejemplos que seguramente conocerán?:</p> <p>1973: Manhattan's West Side Highway, Nueva York, EU.</p> <p>1990: Embarcadero Freeway, San Francisco, EU.</p> <p>2001-2003: Robert Moses Parkway (Niagara Falls), Nueva York, EU</p> <p>2003: Park East Freeway, Milwaukee, EU.</p> <p>2010: Pompidou Expressway, Paris, Francia.</p> <p>2010: Cheonggye freeway, Seúl, Corea del Sur.</p> <p>Big Dig en Boston, EU –incluyendo su segunda parte con el túnel.</p>	<p>Son algunos de los casos que en el gabinete correspondiente en el GDF hemos analizado y estudiado con el propósito de aprender de esas experiencias.</p> <p>¿Qué nos dicen estos ejemplos, en particular?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que quienes tenían la responsabilidad de gobierno en su momento, llegaron a la conclusión de que tenían que realizarlos para resolver un problema. • Que después de varios lustros, décadas incluso, quienes tuvieron la responsabilidad de gobierno llegaron a la conclusión de que un terremoto se les adelantó o ya habían cumplido su objetivo o “vida útil” y podía hacerse playas en el Sena, reabrir el canal, etc. etc. <p>Pensamos además que ante el tipo de ejemplos que nos ponen, conviene tener presente otros como la construcción del Golden Gate Bridge que fue la solución en los años 30 del siglo pasado para resolver el problema de comunicación en la Bahía de San Francisco y que aún, sigue en pie (GOLDEN GATE, The Life and Times of Americas’s Greatest Bridge. By Kevin Starr. Illustrated. 215 pp. Bloomsbury Press).</p> <p>La mayoría de casos enunciados se refieren a proyectos muy diferentes entre sí y con el proyecto del Sistema Vial sur poniente o Supervía.</p> <p>Por ejemplo la Manhattan`s West Side Highway, fue la primera vialidad elevada y su construcción data de 1920. Tuvo una vida útil de 50 años y en los años setenta fue demolida debido a lo obsoleta que resultaba para las nuevas condiciones del tránsito en la Ciudad De Nueva York y a lo cambiante de la movilidad urbana, por lo general, afirman los expertos las vialidades primarias se proyectan para una vida útil de 35 años, después de este periodo requieren ser adaptadas a las condiciones existentes o retiradas, tal es el caso de esta vía, que después de 10 años de polémicas entre funcionarios y sociedad civil se acordó crear parques lineales, zonas peatonales, ciclistas, dándole otro uso del suelo al trazo original, pero dando alternativas de conexión de origen y destino.</p>

...Continúa respuesta a la pregunta 25

La **Embarcadero Freeway de San Francisco**, vuelve a ser una situación muy distinta si se busca un paralelismo en el destino final de las vialidades elevadas, que inicio su construcción en 1953 para lograr unir los puentes Baybridge con el Goldengate a través del Distrito de la Marina, funcionó bien sin embargo otra vez al final de su vida útil, en 1986 despertó polémica porque confrontaba posiciones a favor de conservarlo y otras a favor de derribarlo.

En 1989 terminó la polémica ya que a pesar de haber sido reforzado previamente al terremoto de Loma Linda lo dañó severamente por lo que tuvo que ser removido, generando con esto un reacomodo inmobiliario que generó nuevas zonas comerciales como el Embarcadero Center y zonas habitacionales unifamiliares de altos ingresos en Marina District.

La **Robert Mosses Parkway (Niágara Falls) Nueva York** es otro ejemplo de mala planeación económica ya que esta ciudad fronteriza de los Estados Unidos con Canadá sufre el éxodo de sus habitantes debido a que la mayoría de turistas sólo utiliza la ciudad como paso hacia el lado canadiense toda vez que allá, aparte del atractivo de la Cataratas se permite la instalación de Casinos y el juego es legal, el poblado norteamericano aduce el desmantelamiento económico a la mala planeación de la vialidad que une directamente al lado canadiense evitando quedarse del lado gringo.

Actualmente los carriles de la vialidad han sido reducidos para dejárselos a zonas peatonales y ciclistas pretextando un rescate ecológico y crear atractivos para la ciudad, nada que ver con el respeto a la ecología y la movilidad, todo es Business.

La **Pompidou Expressway** es otro caso sin relación al tema de la Supervía. A esta vía urbana que corre al margen derecho del Río Sena desde 1967, se decretó darle continuidad a lo largo de 13 kilómetros para crear una vialidad que sirviera principalmente a los automovilistas. Desde 2001 el Alcalde de París, Bertrand Delanoë, decretó el uso restringido por un mes en un tramo de 3.8 kilómetros, declarando la guerra al automóvil individual y complementó esto con una política de transporte público, recuperación de espacios

...Continúa respuesta a la pregunta 25

públicos, crear carriles exclusivos para camiones, taxis, bicicletas, desarrollando las playas en las orillas del Río Sena con; ciclovías, espacios públicos y zonas peatonales además de reforzar el transporte público sobre el privado.

Muchas de estas acciones y programas ya son implementadas como políticas públicas en el Distrito Federal, conviene recalcar que muchos de los programas son ya un éxito en una ciudad de las características de la nuestra.

El **Cheonggye Freeway de Seúl Corea**, se construyó en 1955 sobre las márgenes del Río del mismo nombre en el centro de Seúl para cubrir la contaminación del mismo. Su vida útil fue de 22 años (1955-1977) entró en decadencia en los años setenta, sirvió a los fines que fue proyectada pero su bajo mantenimiento aceleró su crisis, similar al trazo del viaducto del Piedad, en la Ciudad de México, transportando aguas negras que convirtieron lo que antes era modernidad e industrialización en ruidosa y decadente el centro de Seúl, por tal razón en 2001, como parte de campañas políticas se propuso demolerlo para devolverle el espacio del río a la ciudad. Se invirtió en la limpieza del río y se desarrollaron programas de Transporte Público tipo BRT.

Por último el **Big Dig de Boston**, la obra más cara y larga de infraestructura en la historia de Estados Unidos, comenzó con un presupuesto de 2 mil millones de dólares y después de 19 años de obra va en 22 mil millones de dólares. Además de dificultades políticas y financieras, el proyecto enfrenta varios obstáculos ambientales y de ingeniería.

Hace ya unos 19 años, las autoridades de **Boston**, ante las previsiones que vaticinaban el colapso total de la principal autopista urbana de la ciudad, decidieron emprender un mastodóntico proyecto que consistía en sustituir la vieja autopista elevada de 6 carriles que cruza el centro de Boston por una subterránea de **entre 8 y 10 carriles**, situada justo debajo de la anterior, añadiendo además un nuevo ramal que conectase el centro de la ciudad con el aeropuerto Logan.

El proyecto también incluiría el cruce mediante dos puentes sobre el río Charles, con 14

...Continúa respuesta a la pregunta 25

carriles, un túnel de tubo de acero sumergido bajo el puerto de Boston, la demolición de la antigua carretera elevada y la creación de más de 100 hectáreas de parques y de espacio abierto. La obra vino a conocerse popularmente como **“Big Dig” (La gran excavación)**.

Según el informe preliminar, la carretera elevada permitió el traslado de cerca de 75,000 vehículos al día cuando se abrió en 1959. En la actualidad, lleva a duras penas y a paso bien lento más de 190,000 automóviles. Los embotellamientos de tráfico duran entre ocho y diez horas al día, con un índice de accidentes cuatro veces mayor que el promedio nacional para las carreteras interestatales urbanas de los Estados Unidos. Las estadísticas realizadas antes de su construcción aseguraban que si no se hacía nada al respecto, el tráfico estaría embotellado completamente durante 15 a 16 horas al día antes de 2010.

Muchos proyectos de mitigación del impacto ambiental (tránsito, peatones, bicicletas y parques) también permanecen. Aunque estos fueron los requisitos legales para la aprobación de la declaración de impacto ambiental, muchos no son financiados por el exceso de gastos masivos en la parte de carretera del proyecto. Por ejemplo, aunque el Norte Point Park fue creado como parte del proyecto, que terminó sin la construcción de puentes peatonales a los parques vecinos.

Conclusión:

Como puede apreciarse todas son situaciones distintas al proyecto que nos ocupa, pero en general los ejemplos relatados tienen una característica común que es la de haber cumplido su vida útil para lo cual fueron proyectadas y que todas sirvieron en su momento, hoy en día con diferentes modificaciones, o de una de las ciudades donde se encuentran, con base en el estudio cuidadoso del cambio de centros a tractores de viajes, creación de nuevos polos regionales y de la interpretación adecuada de los orígenes y destinos de sus habitantes.

PREGUNTA	RESPUESTA
<p>26. ¿Qué plan tienen para resolver el tráfico que se generará en calles y callejones de San Jerónimo?</p>	<p>Sólo se espera que esto ocurra durante los meses de la construcción de la obra en Luis Cabrera.</p> <p>Quienes utilicen la Supervía entrarán a San Jerónimo única y exclusivamente si ese es su destino. Sólo se podrá tomar la nueva vialidad en Luis Cabrera, entre Benito Juárez y San Jerónimo. De hecho, todos los viajes en auto que se originan en Magdalena Contreras con destino a Plateros, Constituyentes, Del Valle, Polanco, Lomas, etc. que actualmente no tienen otra opción que Luis Cabrera y San Bernabé, para incorporarse al Periférico hacia el centro y norte, lo podrán hacer tomando la Supervía, el eje 5 poniente y la vialidad elevada del Periférico.</p> <p>Durante la operación de la vía rápida, se prevé encauzar el tráfico únicamente por Luis Cabrera utilizando las mismas facilidades planteadas que incrementan la capacidad actual y su nivel de servicio.</p> <p>Se realizarán además medidas de mejoramiento y descongestionamiento vial como son el retiro de vehículos abandonados en colonias populares o mal estacionados, adecuación a las curvas entre Magdalena Contreras y Álvaro Obregón, reencarpetamiento de vialidades como Luis Cabrera, San Jerónimo, San Bernabé, San Francisco y la ampliación de avenida de las Torres en Álvaro Obregón.</p> <p>Se instrumentarán además soluciones viales en 23 sitios de grave congestionamiento actual en Magdalena Contreras ya identificados y con proyectos ejecutivos en algunos de ellos.</p> <p>Todas estas obras, sin ser parte de la Supervía, se financiarán con los recursos aportados por la titular de la concesión para la realización del proyecto.</p>

PREGUNTA	RESPUESTA
27. ¿Cuál sería el incremento estimado por hora en el tráfico de Luis Cabrera en sus ambas direcciones?	<p>Es necesario tener presente que en Luis Cabrera las horas pico son diferentes dependiendo del sentido de circulación por las mañanas hacia el Periférico y por la tarde-noche hacia el Cerro del Judío.</p> <p>Para resolver el conflicto actual en el cruce con avenida México-Contreras, se completará el puente incompleto que data de hace 35 años. No se pagará peaje por su uso.</p> <p>El incremento estará regulado y tendrá un límite superior que garantice mantener el nivel de servicio D en horas pico. (tal como fue señalado en la respuesta a la pregunta No. 2)</p>