

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**EVALUACION DE LOS ESTACIONAMIENTOS
FUERA DE LA VIA PUBLICA**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION ADMINISTRATIVA
QUE EN OPCION AL GRADO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION**

P R E S E N T A N:

**BALTAZAR ALFONSO HERNANDEZ RUIZ
JOSE ANTONIO AGUILAR ALVARADO
CARLOS CRUZ ISLAS
ALFONSO GUERRERO CARLIN
ELVIRA HERNANDEZ SALAZAR
ARTURO SALAZAR FLORES
ANTONIO FERNANDO VILLEGAS MOLINA
JUAN PEDRO ZAVALA ARELLANO**

**DIRECTOR DEL SEMINARIO:
LIC. Y M.B.A. MANUEL ARCE RINCON**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

INTRODUCCION:	1
CAPITULO I: VIALIDAD Y TRANSPORTE	5
1. MARCO DE REFERENCIA DEL DISTRITO FEDERAL	6
1.1. Antecedentes	6
1.2. Situación Actual	9
2. MARCO CONCEPTUAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	13
2.1. Conceptos	13
3. DIAGNOSTICO Y PRONOSTICO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE	17
3.1. Diagnóstico de Vialidad y Transporte.	17
3.2. Pronóstico de Vialidad y Transporte	24
CAPITULO II: LOS ESTACIONAMIENTOS	27
1. ANTECEDENTES	30
1.1. Definiciones	30
1.2. Clasificación	30
1.3. Origen de los Estacionamientos	32
1.4. Desarrollo	35
2. TIPOS DE ESTACIONAMIENTOS	44
2.1. Estacionamientos en la Vía Pública	46
2.2. Estacionamientos Fuera de la Vía - Pública	51

3. PROBLEMATICA DE LOS ESTACIONAMIENTOS	55
4. PRONOSTICO DEL DESARROLLO DE LOS ESTACIONAMIENTOS	58
CAPITULO III: ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA	62
1. MARCO JURIDICO	64
1.1. Atribuciones Legales del Departamento del Distrito Federal	64
1.2. Reglamentación	67
1.3. Organismos que regulan su funcionamiento	82
1.4. Comisiones	86
2. OFERTA	90
2.1. Oferta de Estacionamientos	91
2.2. Distribución y Localización de los Estacionamientos	94
2.3. Planes de Crecimiento	97
3. DEMANDA	100
3.1. Demanda de Estacionamientos	101
3.2. Determinación de la Demanda Real	104
3.3. Determinación de la Demanda Potencial	106
3.4. Perspectivas de la Demanda de Espacios para Estacionamiento	109
CAPITULO IV : INVESTIGACION DE CAMPO PARA LA EVALUACION DE LA IMAGEN Y OPERACION DE LOS ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA	112
A. HIPOTESIS	114

B. OBJETIVO	115
C. INVESTIGACION DE CAMPO	116
1. DEFINICION DEL UNIVERSO	116
2. DETERMINACION DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA	117
2.1. Fórmulas	118
2.2. Desarrollo del Procedimiento	120
3. FACTORES A EVALUAR	123
4. OBTENCION DE LA INFORMACION	126
5. ANALISIS DE LA INFORMACION	128
5.1. Analisis del Cuestionario Aplicado a Directivos	128
5.2. Analisis del Formato Guia Aplicado para Evaluar la Normatividad de las Instalaciones	141
5.3. Representación Gráfica del Cuestionario Aplicado a Operarios	146
5.4. Representación Gráfica del Cuestionario Aplicado a Usuarios	181
6. CRUCE DE INFORMACION OBTENIDA EN LA INVESTIGACION DE CAMPO	228
7. AFIRMACION O NEGACION DE LA HIPOTESIS	231
CAPITULO V : CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	232
APENDICE	245

ANEXO I : RELACION DE ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA CLASI FICADOS POR DELEGACION POLITI CA	246
ANEXO II : CUESTIONARIO DE OPERACION PA- RA DIRECTIVOS	304
ANEXO III: CUESTIONARIO DE OPERACION PA- RA OPERARIOS	315
ANEXO IV : CUESTIONARIO DE IMAGEN PARA USUARIOS	321
ANEXO V : FORMATO GUIA PARA EVALUAR PRE GUNTAS DE NORMATIVIDAD DE LAS INSTALACIONES	327
BIBLIOGRAFIA:	331

I N T R O D U C C I O N

Con el crecimiento acelerado de la población en el Distrito Federal, se han originado un sinnúmero de problemas como son la vivienda, educación, salud, vialidad y el transporte urbano, entre otros.

Las autoridades en su vocación de servicios, han pretendido dar una respuesta satisfactoria a cada uno de estos renglones sin lograr que se registren cambios efectivos en la problemática en cuestión, debido principalmente a que la demanda de servicios supera en todo momento la oferta gubernamental presente y futura.

Por lo anteriormente expuesto y con la finalidad de participar en las soluciones de la colectividad, decidimos efectuar un estudio con respecto a la vialidad y el transporte urbano y mas concretamente de los estacionamientos fuera de la vía pública.

El objetivo específico del presente estudio es realizar una auditoría administrativa a los estacionamientos fuera de la vía pública, entendiéndose por estos, aquellos establecimientos dedicados a la guarda de vehículos automotores, tipificados en predios y edificios construidos expresamente para este fin. Pretendiendo precisar y evaluar su operación como un elemento en la determinación de la imagen ante los usuarios del servicio.

Dada la naturaleza del problema, resulta necesario apoyar la investigación en el método deductivo; considerando primeramente, un marco histórico fundamentado en el devenir de los estacionamientos en el Distrito Federal; desde la aparición

ción formal del primero de ellos, hasta nuestros días; y después un marco administrativo que involucre elementos tales como organización, operación y control de los mismos.

El estacionamiento de vehículos en el Distrito Federal, considerado en forma aislada no se constituye como un problema en sí. Mas al considerar el número de vehículos que circulan por las calles de la gran ciudad y que en la actualidad rebasan los 2.6 millones, amén del trazo de la vialidad que ya data varios siglos, sin experimentar reformas substanciales, dan como resultante un problema mayúsculo que incide en el desempeño diario de actividades de la población. De ahí que el libre tránsito de viandantes y de automovilistas se vea entorpecido por la invasión de vehículos estacionados en áreas prohibidas como son: aceras, camellones y jardines; además de ocupar un considerable porcentaje de las vías de circulación.

Cabe mencionar que dicha problemática se viene sucediendo cotidianamente, a pesar de existir autoridades que intervienen para regular, controlar y sancionar, en su caso, la vialidad y el transporte en la ciudad; como es la Secretaría General de Protección y Vialidad, del Departamento del Distrito Federal; quien se auxilia de Reglamentos tales como: Reglamento de Policía y Tránsito del Distrito Federal, Reglamento de Estacionamientos en el Distrito Federal y Normas de Construcción del Distrito Federal.

Los estacionamientos, como anteriormente quedó establecido, forman parte principal de la vialidad, al prestar un servicio social a la población y su función se encuentra claramente definida en la Reglamentación respectiva, la cual establece que dicho servicio puede ser otorgado por personas físicas, morales y por el mismo Departamento del Distrito -

Federal; a través de organismos públicos descentralizados. - De ahí que hayamos recurrido a levantar información a los establecimientos adscritos a: Servicios Metropolitanos, S. A. - de C. V., Estacionamientos de México, A. C. y Ranver, S. A., determinándose los anteriores por ser los más representativos e importantes en el Distrito Federal.

Con el fin de validar el diagnóstico antes planteado, es necesario profundizar en el origen y las causas que han llevado a los estacionamientos a participar en la problemática de la vialidad en la ciudad, siendo necesario establecer nuestra hipótesis al respecto, la cual establece que: "Actualmente los estacionamientos fuera de la vía pública operan a un promedio del 64% de su capacidad total; asimismo, existe también una creciente demanda insatisfecha del servicio de estacionamiento".

Por otra parte; y para dar seguimiento al objetivo anteriormente enunciado, consideramos necesario elaborar cuestionarios que nos permitieran conocer la administración, operación e imagen de los estacionamientos ante los usuarios; basándonos en los siguientes objetivos:

Primero.- Para determinar la imagen:

"Conocer la opinión de los usuarios de los estacionamientos en cuanto a tarifas, seguridad, publicidad, trato al público personal (presentación y honradez) e instalaciones".

Segundo.- Para determinar la operación:

"Conocer el funcionamiento de los estacionamientos fuera de la vía pública en cuanto a objetivos, políticas y normas, - procedimientos, estructura orgánica, administración de los

recursos humanos, materiales y financieros, publicidad, instalaciones y rentabilidad del servicio".

Dado que se tiene un inventario de estacionamientos fuera de la vía pública, que asciende a 733 establecimientos, consideramos necesario aplicar 78 cuestionarios; muestra resultante de un cálculo estadístico, que nos asegure un máximo de confiabilidad en los datos por obtener.

Para poder validar la información obtenida, cuestionamos a los directivos, operarios y usuarios de estacionamientos; para confirmar, modificar o negar nuestra hipótesis.

La información obtenida en los tres tipos de cuestionarios, fue cotejada con la finalidad de comprobar la veracidad o falsedad de los datos, observándose que en la generalidad, eran coincidentes. Por todo lo anterior encontramos que nuestra hipótesis estaba fundamentada y apoyada por los resultados de nuestra auditoría.

Se podría investigar, escribir y recomendar mucho sobre los estacionamientos, por ser un problema complejo y de actualidad; pero nosotros nos concretaremos a dar una opinión y sugerencias, en la espera de saber que puede ser de utilidad tanto a las autoridades correspondientes, como a la ciudadanía en general.

CAPITULO I

VIALIDAD Y TRANSPORTE

1. MARCO DE REFERENCIA DEL DISTRITO FEDERAL

1.1. Antecedentes

La Ciudad de México tuvo sus orígenes en 1325; en un principio era un poblado muy pequeño, en el cual estaban construidas chozas de carrizo y lodo, con techos de tule.

Los límites aproximados del primitivo islote abarcaban una superficie muy reducida, estos llegaban aproximadamente, por el norte hasta la actual calle de República de Paraguay, por el oriente a Jesús María, por el sur a la calle de Allende.

Se desarrolló paulatinamente hasta edificarse la Ciudad de Tenochtitlan, en la cual sobresalía el Templo Mayor y cuatro grandes calzadas, que partían a cada lado del recinto. Posteriormente en el año de 1436-40 (1), se originó la primera desconcentración que existió en Tenochtitlan, causada por discrepancias entre los habitantes, la cual dio origen a un nuevo poblado -- llamado Tlatelolco.

El lugar donde estaba situada la Ciudad de Tenochtitlan comprendía los poblados de Totolzinco, Chiconautla, Tultepec, Cerro Gordo, Santa Clara y San Pedro Xalostoc al norte, hasta la Sierra de Guadalupe al noroeste; terminando hasta Tlalnepantla; al oeste hasta cerca de Texcoco, al suroeste Iztapalapa y el Cerro de la Estrella hasta Culhuacan; al oeste por Po-

(1) Museo de la Ciudad de México.

potla siguiendo por Chapultepec por Tacubaya y hacia el sur siguiendo por Coyoacán y Xochimilco.

El proceso de desarrollo de la Ciudad de Tenochtitlan, fue interrumpido por el desembarco de los soldados - españoles, comandados por Hernán Cortés en 1519.

La conquista por lo que respecta a la Ciudad de Tenochtitlan, área de asentamientos de los Aztecas, fue bastante rápida, ya que Cortés supo aprovecharse de la enemistad y el resentimiento de los pueblos sometidos por estos mismos, hecho que se consumó hasta el año de 1521, siendo entonces emperador del Imperio Azteca, Cuauhtémoc. Después de haber sido conquistada la Ciudad de Tenochtitlan, los españoles se dieron a la tarea de construir una nueva Ciudad, que por disposiciones de Hernán Cortés, se fundó en la misma Tenochtitlan.

"Hacia 1687 la Ciudad de México, tenía tres leguas* - de largo, tomándose desde Guadalupe hasta San Antonio, y casi otro tanto de ancho desde el Arsenal y el hospital de San Lázaro hasta Tacuba, las calles eran muy rectas y anchas.

Hacia principio del siglo XIX, la Ciudad de México, era grande y bulliciosa, la población ascendía a - 160,000 habitantes aproximadamente, contaba con 304 - calles, 140 callejones, 12 puentes, 64 plazas, 19 mezones, 2 posadas, 2 corrales y 2 barrios.

*14, 484 Km².

Circulaban por sus calles empedradas gran cantidad de vehículos que habían llegado a ser el terror de los peatones dirigidos por sus cocheros que azuzaban a los animales con espuelas y látigos"(1). Sin embargo, aunque la vida en la Ciudad era aparentemente -- apacible y en desarrollo, había marcado racismo de - clases (Indígena, Criollos y Españoles).

En 1824 nace la Constitución Federal, en la cual se fijan las bases para la organización política y administrativa del país, creándose un gobierno republicano y federal, en ese mismo año se estableció que - fuera la Ciudad de México, D. F., sede de los supremos poderes de la Federación y no la Ciudad de Querétaro, como se había propuesto en un principio, hecho que se reafirmaría, más tarde por la Constitución -- promulgada el 5 de Febrero de 1917. A raíz de este - decreto el Distrito Federal, comienza a tener un mayor movimiento en la década de los 40's, en donde la excesiva concentración de la población, industria, servicios y poderes de la Nación dan origen a una -- atractiva fuente de empleos para miles de habitantes que generalmente eran inmigrantes.

Como consecuencia de este desarrollo, el área urbana del Distrito Federal, se convierte en el centro urbano más importante del país en cuanto a tamano, población y dimensión demográfica y económica.

(1) El transporte en la Ciudad de México, 500 años de evolución, López Cárdenas Fructuoso, Rangel Martínez Marcelo, Editorial Castellnova
Página 47

En el período de 1930 a 1950 empieza la expansión de las delegaciones; para 1950 los fraccionamientos en tran en auge y se empieza a rebasar los límites del Distrito Federal y la población penetra en el Estado de México, teniendo así una gran influencia sobre áreas aledañas de entidades federativas cercanas como: el Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala.

1.2. Situación Actual

La Capital de la República Mexicana, es el Distrito Federal, el cual tiene una superficie aproximada de 1500 Km², de los que 955 Km², lo ocupan zonas urbanas, 545 Km² zonas rurales, se localiza en la cota de 2,240 m. sobre el nivel del mar; rodeada de una cadena montañosa que casi se ve abierta hacia el no roeste y cercada hacia el oriente y sur-poniente por serranías del Ajusco, Xitle, el Popocatepetl e Iztaccíhuatl con nieves permanentes todo el año, vien tos dominantes del norte hacia el suroeste, lo que le da un clima templado con lluvias; en primavera ca luroso, con lluvias en verano, con clima agradable en otoño y en invierno, moderado.

Sus límites son el Estado de México al norte y poniente, al oriente y sur el Estado de Morelos, todos sepa rados por la cadena montañosa ya descrita anteriormente.

El Distrito Federal, en su política interna de Gobierno, está integrado por dieciseis delegaciones con un delegado en cada una de ellas.

Dichas delegaciones se relacionan a continuación (1):

Alvaro Obregón	Gustavo A. Madero
Azcapotzalco	Iztacalco
Benito Juárez	Iztapalapa
Coyoacán	Magdalena Contreras
Cuajimalpa de Morelos	Cuauhtémoc
Miguel Hidalgo	Milpa Alta
Tláhuac	Venustiano Carranza
Xochimilco	Tlalpan

Las cuales fueron creadas para proporcionar a sus habitantes servicios de salud, urbanidad, transporte y vialidad.

De las anteriores, Milpa alta, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco, son las menos urbanizadas y las de menor población, la Cuauhtémoc con mayor extensión es la más poblada, con cuatro millones de habitantes en su delegación, mayor que Guadalajara y Monterrey unidas; siguiéndole en población e importancia la Delegación Gustavo A. Madero y Azcapotzalco.

Al Distrito Federal lo rodea otra zona periférica muy importante por sus características, a la que junto con el Distrito Federal, se le ha dado en llamar Zona Metropolitana, cuyos poblados hasta hace unos años contaban con pocos habitantes (2); pero a la fecha se han incrementado considerablemente al grado -

(1) Conozca su delegación, Departamento del Distrito Federal, 1983.

(2) Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, 1983.

que en la actualidad, se puede hablar de dieciseis - millones de habitantes; o sea, lo que representa casi la cuarta parte de la población total de la República.

En el Distrito Federal se ha concentrado el 70% de - las actividades económicas, políticas y culturales - del país, por lo que cuenta con los servicios de - - transporte, bancos, hospitales, escuelas, universidades, centros recreativos, deportivos, etc., para la mayor parte de la población que la forma.

Se experimentan y se vislumbran gravísimos problemas en el Area Metropolitana del Distrito Federal, provocando principalmente, la concentración del mayor núcleo humano de la República, originando que los servicios urbanos sean caóticos y representen un obstáculo para el correcto desenvolvimiento de la Ciudad de México y sus alrededores.

Especialistas en la materia han planteado soluciones parciales y encaminadas a resolver el problema de macrocefalia que padece el Distrito Federal y las zonas conurbadas; para esto es necesario que la población que conforma el país sea conscientizada a fin - de apoyar a solucionar el problema, con propósito de aminorar la congestión humana en las principales Ciudades de la República.

Analizando e interpretando la situación actual del - Distrito Federal, se observa que uno de los problemas más urgentes que reclaman resultados definitivos y no paliativos transitorios, es el problema urbano,

el cual no será resuelto en modo alguno, si se considera como un hecho autónomo, como un elemento particular y aislado, en otras palabras, no habrá una respuesta positiva sin una consideración global del fenómeno.

2. MARCO CONCEPTUAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

2.1. Conceptos

Para el desarrollo y una mejor comprensión del presente capítulo, haremos mención de los principales conceptos que se utilizarán en éste, tratando de explicar de una manera objetiva cada uno de los términos que a continuación se describen:

Area Urbana.- Es la Ciudad propiamente dicha, definida desde todos los puntos de vista: Geográfico, - Ecológico, Demográfico, Social, Económico, etc.(1)

En otras palabras, área urbana es el área habitada o urbanizada, es decir, la Ciudad misma más el área contigua edificada con usos de suelo de naturaleza no agrícola y que partiendo de un núcleo central presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no urbano, como bosques, sembradíos, o cuerpos de agua, la población que allí se localiza es clasificada como urbana.(2)

Diagnóstico.- Juicio analítico que define la naturaleza y alcance de un problema, con base en datos sintomáticos y sujetos a comprobaciones subsecuentes. - En el caso específico de la planeación, denota una de las etapas iniciales de trabajo en las que se deter-

(1) Glosario de Términos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

(2) Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

mina cualitativamente el problema o problemas a resolver.

En los aspectos urbanos, el diagnóstico puede considerarse como: El juicio crítico de la situación o estado real de un medio urbano con base en la información más amplia y concreta posible acerca de los aspectos físicos, económicos, sociales, críticos e históricos que lo conforman.(1)

Macrocefalia Urbana.- Tamaño excesivo y desproporcionado, en cuanto a población y actividades socioeconómicas, que manifiestan una o unas pocas Ciudades - de un país o territorio determinado, en relación con restantes ciudades de dicho territorio o país.

La macrocefalia se produce generalmente en función - de la concentración de actividades económicas, administrativas y de servicio.(2)

Pronóstico.- Es la proyección de las tendencias detectadas en el diagnóstico a un horizonte temporal - específico.(1)

Servicio Público de Transporte.- Son aquellos - vehículos de pasajeros o de carga que operan - mediante el cobro de tarifas autorizadas por el medio de transporte, con alguna concesión o permiso, o aquellos que pertenezcan al Departamento del Distrito Federal, u otras dependencias gubernamentales y que estén destinados a la prestación de un ser

(1) Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

(2) Glosario de Términos de la Secretaría de Desarrollo - Urbano y Ecología.

vicio público.(1)

Sistema de Transporte.- Es el conjunto de elementos necesarios para el traslado de personas y bienes dentro del Distrito Federal.(Artículo 57,II Sección)(2)

Sistema Vial.- Es el conjunto de arterias y calles - que estructuran el área urbana acondicionándola para lograr una operación segura y eficiente del tránsito de vehículos, personas y bienes. (2)

Transporte.- Es el traslado de personas y mercancías de un lugar a otro.

Se les clasifica en urbano, foráneo, regional, nacional, etc., en función de su alcance colectivo o individual. Y también de acuerdo a la utilización de los medios o unidad de transporte de carga, o de pasajeros, es de acuerdo al elemento transportado de motor o eléctrico, etc., conforme a la fuerza que lo impulsa, se utiliza por extensión, para denominar los medios utilizados para transportar, pero la verdadera acepción es la que se refiere a la acción o servicios de transportar.(1)

Transporte Colectivo.- Es aquel que ofrece la posibilidad de ser utilizado por toda la población.(1)

Vialidad.- Conjunto de vías o espacios destinados a la circulación o desplazamiento de vehículos o peato

(1) Glosario de términos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

(2) Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

nes.

En el medio urbano se distinguen tres formas de vialidad; vehicular, peatonal y la especial. Esta última está destinada a la circulación de vehículos especiales (ruta 100, trolebuses). En cuanto a la extensión territorial considerada, puede ser vialidad local urbana, suburbana, regional, estatal, nacional e internacional.(1)

Vialidad Urbana.- Está constituida por el conjunto de derechos de vía de dominio público, principalmente destinado al tráfico de vehículos y peatones, así como la instalación de redes para la transmisión de energía e informática, líneas de suministro de agua y gas y los ductos de drenaje por gravedad.(1)

(1) Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

3.- DIAGNOSTICO Y PRONOSTICO DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

3.1. Diagnóstico de Vialidad y Transporte

Las Ciudades, al igual que todos los organismos vivos, al crecer se modifican. El Distrito Federal no podía ser la excepción, ya que, como consecuencia de este crecimiento acelerado y dramático, ha originado cambios en las estructuras de todo orden; físico, social, político y económico, el Distrito Federal, en razón del también explosivo crecimiento de su población, del acentuado proceso de urbanización y del impacto de la tecnología se ha transformado - en muy pocos años en una basta metrópoli, a la que se han conurbado las poblaciones cercanas al Distrito Federal. Se puede decir que la magnitud alcanzada por la metrópoli y su área metropolitana, ha llegado a su tamaño crítico.

La rapidez con que ha crecido el Distrito Federal y las zonas conurbadas ha dado como resultado una metrópoli confusa, con grandes problemas de vialidad y transporte. Sus habitantes requieren de grandes recorridos para dirigirse a su trabajo siendo estos en su mayoría lentos.

El Distrito Federal se ha convertido, en ciertos aspectos deshumanizante. Sus habitantes no encuentran los medios propicios para su movilización, las actividades de comercio, servicio y administración pública se concentran en el Distrito Federal, padeciendo como otras ciudades análogas, un agudo caso de patología urbana; la macrocefalia que repercute desfavo-

· rablemente en el bienestar del habitante.(1)

Los problemas generados fundamentalmente por el cre
cimiento desordenado de la Ciudad, hacen necesaria
una reestructuración urbana, que no puede llevarse
a cabo mediante la imposición de un sistema arbitra
rio; por el contrario debe ser de acuerdo a nuestra
realidad socioeconómica y orientado a la solución -
de los problemas que plantea la dinámica de la vida
actual.

El Distrito Federal al igual que otras metrópolis,
se caracteriza por su independencia funcional, con
ciertos sectores urbanos relativamente especializados
en sus actividades.

En todas las metrópolis, pueden distinguirse tres
grandes zonas que son: Zona Central, Zona Intermedia
y Zona Suburbana, con características homogéneas
y necesidades similares de transporte.(1)

La Zona Central.- Es la de más alta concentración
y especialización de actividades, consecuentemente
la de mayor intensidad de tránsito. En esta zona -
también están concentradas actividades de administración
pública, comercios, servicios y recreación
de más importante escala, así como también actividades
financieras y culturales y algunos sectores
de vivienda de alta densidad.

(1) Memoria de las obras del Circuito Interior,
Departamento del Distrito Federal, 1976.

La Zona Intermedia.- Es en la que predomina la vivienda de densidad media, con centros comerciales, instituciones de enseñanza, industria mediana, bodegas, parques recreativos y grandes centros de espectáculos.

La Zona Suburbana.- Compuesta principalmente por sectores de vivienda unifamiliar, poblaciones físicamente independientes, grandes industrias, parques industriales, bosques recreativos y hasta campos de cultivo.

El Distrito Federal se ha caracterizado por tener un gran crecimiento vehicular, el cual ha tendido un ritmo más acelerado que los trabajos para modernizar y aumentar la vialidad urbana.

Las tablas Nos. 1 y 2, nos dan un panorama de este desmesurado crecimiento, en donde por ejemplo: en el año 1940, la relación habitantes/vehículo, era aproximadamente de 36.5; en el año de 1970 era de 9.6 habitantes/vehículo, en el año de 1980 de 4.7 habitantes/vehículo.

HABITANTES POR VEHICULO EN EL
DISTRITO FEDERAL (1)

TABLA NUM. 1

Año	Población	Vehículos	Habitantes/ Vehículo
1940	1'757,000	48,134	36.5
1950	3'050,442	74,327	41.0
1960	4'870,875	248,048	19.6
1970	6'874,000	717,672	9.6
1980	8'831,079	1'869,808	4.7

(1) Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal
1983.

VEHICULOS DE MOTOR EN EL DISTRITO FEDERAL (1)
(POR CADA 10 AÑOS)

TABLA NUM. 2

Año	Automóviles		Otros		Total
	Cantidad	%	Cantidad	%	
1930	22,487	70	9,507	30	31,994
1940	35,520	73	12,614	27	48,134
1950	55,014	74	19,313	26	74,327
1960	192,557	78	55,481	22	248,048
1970	589,615	82	128,057	18	717,672
1980	1'601,867	86	267,941	14	1'869,808
1981	1'706,435	85	290,308	15	1'996,743
1982	1'707,384	87	259,995	13	1'967,379

(1) Anuario de Vialidad y de Transporte del Distrito Federal 1983.

Esta situación ocasiona una alarmante cantidad de accidentes, pérdidas por daños materiales, saturación de la mayoría de las arterias principales por lo que los usuarios tienden a buscar rutas alternas menos congestionadas.

Por lo que respecta a la falta de continuidad del sistema vial primario, este ha llegado a utilizarse como estacionamiento en las horas pico, prueba de ello es el circuito interior, Ave. Insurgentes, Vía ducto, Eje Central, Fray Servando Teresa de Mier, Baja California, etc.. La Zona Centro es la que presenta mayor problema en cuanto a la circulación de vehículos, ya que es tomada como zona de cruce en los sentidos norte-sur, oriente-poniente y viceversa; donde sólo el 45% de los vehículos que cruzan esta zona tienen por destino el Centro del Distrito Federal y el resto lo utilizan como vía de paso.

Otro grave problema que presenta el Distrito Federal, con respecto a la vialidad y transporte, y que de hecho es ocasionado por el deficiente trazo de las calles y arterias principales de la Ciudad y el volumen tan alto de automóviles; es el alto déficit de estacionamientos fuera de vía pública, por lo que se ha visto en la necesidad de utilizar parte de las avenidas y arterias principales, como estacionamiento, algunos de ellos reglamentados por el Departamento del Distrito Federal, los llamados estacionamientos en vía pública.

El porcentaje tan elevado de automóviles particulares ocupa aproximadamente el 70% de la superficie total -

vial, y resulta ser la causa principal de los congestionamientos y de la contaminación ambiental. Consumen el 33% de la producción nacional de gasolina y tienen un incremento anual del 11%.(1)

Los medios de transporte colectivo (autobuses urbanos, taxis, metro, trolebuses, etc.) generalmente son insuficientes y deficientes, aumentando los problemas, la escasa vialidad disponible, el congestionamiento, la contaminación de Smog, el ruido el cual rebasa los 85 decibeles promedio; superior al que un oído humano soporta para durar toda la vida, macrocefalia del Distrito Federal, excesivo consumo de combustible y disminución de velocidad en algunos puntos clave y horas pico, llegando a ser de 4 Km/h ocasionando pérdidas - de 3'146,000 horas/hombre/día.(2)

De estos medios de transporte el Metro es el que menos contamina, el más económico para los usuarios, es silencioso, tiene un menor índice de accidentes; actualmente ha llegado a su saturación en muchas de sus estaciones y sobre cupo en las horas de máxima demanda, lo que ocasiona que su eficiencia en el servicio disminuya tanto en calidad como en comodidad. El sistema de transporte colectivo Metro para el año de 1982, cuenta con 6 líneas en operación.

La ineficiencia del transporte se encuentra íntimamente relacionada con la infraestructura del sistema vial

(1) Transporte Público y Vialidad, Revista Consulta Popular en el Distrito Federal.

(2) Plan Rector de Vialidad y Transporte Urbano del Distrito Federal, COVITUR México, 1982.

primario, caracterizado por la falta de continuidad en sus arterias, aunado al trazo del Distrito Federal, que no corresponde a esta era motorizada.

3.2. Pronóstico de Vialidad y Transporte

El Distrito Federal para el año 2,000, tendrá una cifra alrededor de los 23 millones de habitantes.(1) - Seguirá siendo el primer centro de población del país y consecuentemente el primer núcleo económico y administrativo. Se acentuarán las dificultades para la planeación, ejecución y sobre todo, organización de este crecimiento urbano.

De continuar este crecimiento de población en el Distrito Federal, la superficie urbanizada de 955 Km² en el año de 1982, pasaría a ser de 1,045 Km² en el año 2,000. Este incremento de superficie tendría un alto costo de urbanización, ya que la mayor parte del suelo que quedaría por urbanizar, presenta condiciones físicas desfavorables para su urbanización. Además que algunas partes de dicho suelo son vitales para mantener el equilibrio ecológico.

De mantener el desmedido crecimiento en el volumen de automóviles, los problemas ocasionados por éstos, llegarán en muy corto tiempo a un grado incontrolable; ya que de acuerdo a estudios realizados para el año de 1988 circularán cerca de 3 millones de vehículos que harán insuficiente la actual red vial principal que --

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal (Versión abreviada a Septiembre de 1981).

estará saturada en su totalidad (100%) en tanto que - la velocidad promedio de circulación llegará a ser de sólo 8 Km/h.(1)

Otro de los problemas que se vislumbran son los embotellamientos que estarán a la orden del día, ya que - se corre el riesgo de caer en el caos vial, la neurosis y la enfermedad ambiental por la contaminación - que produce el mal transporte público con que se cuenta y el excesivo uso del automóvil particular acompañado de un elevado consumo de energéticos.

Uno de los medios de transporte colectivo que para el año 2,000 podrá absorber gran parte de la demanda de transporte será el Metro; ya que se estima para dicho año alcanzará a abarcar el 45% de viajes persona/día, que se efectúen en el Distrito Federal.

Asimismo de mantenerse el ritmo de construcción actual del Metro, para el año 2,000, se estima que operará - una red de 14 líneas, abarcando 298 kilómetros y utilizando 5,427 carros, para ese tiempo el Metro estará en posibilidades de transportar a un total de 3,300 millones de pasajeros por año, es decir aproximadamente 9 millones de usuarios por día.(2)

Al Metro se le ha considerado como la solución técnica más adecuada para el transporte urbano de pasajeros, - ya que sus ventajas con otros sistemas de transporte - público o privado son múltiples, por ejemplo; su tráfico no entra en conflicto con ningún otro, económico en

(1) Periódico "Uno más Uno", 25 de Mayo de 1984.

(2) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal 1982 (Versión Abreviada a Septiembre de 1981).

consumo energético, no produce una contaminación ambiental significativa, sus tarifas son más bajas que las de otros medios. A pesar de todas estas ventajas el Metro no ha podido reducir notoriamente la necesidad y la ideología del uso del automóvil particular, esto se debe a que la utilización de su capacidad está sobre el 125%.(1)

Para desalentar el uso del automóvil es necesario que en este momento se pusieran en marcha redes adecuadas y organizadas que cubran los orígenes y destinos de los usuarios.

El encarecimiento de los energéticos y refacciones, el impuesto sobre la compra de automóviles, así como el aumento en el pago de la tenencia de éstos, no ha sido suficiente para el desaliento en el uso del automóvil.

Si se lograra reestructurar en un efectivo y eficiente transporte colectivo, estaríamos en muy poco tiempo en posibilidades de utilizar nuestra infraestructura en forma más racional, coadyuvando a reducir los índices tan elevados de contaminación ambiental, el consumo de energéticos que actualmente tenemos y propiciando con esto el menor uso del automóvil particular, el cual constituye actualmente un medio de traslado.

(1) Periódico "Uno más Uno", 5 de Junio de 1984.

CAPITULO II

LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO

En este punto se pretende dar a conocer las definiciones referentes a estacionamientos, en la vía pública y fuera de la vía pública; con la finalidad de poder diferenciarlos. Asimismo se analizarán los aspectos históricos, tanto de origen como de desarrollo con el objeto de determinar las variantes de los estacionamientos que se han venido presentando.

El incremento acelerado del número de vehículos ha originado una creciente demanda de cajones para estacionamiento, tanto en la vía pública, como fuera de la vía pública en el Distrito Federal. En este capítulo se presenta el marco jurídico, en el cual se analizan las normas jurídicas que regulan su funcionamiento, así como los organismos que lo regulan.

También se analiza la problemática actual de oferta y demanda de espacios para estacionamiento y se determinan sus perspectivas, mismas que dan una idea de la situación que podría existir en el Distrito Federal en un futuro no muy lejano.

1. ANTECEDENTES

1.1. Definiciones

En forma genérica un estacionamiento es un espacio destinado para guardar vehículos de motor mientras no están en movimiento. (1)

1.1.1. En forma estricta, un estacionamiento se define como un lugar de almacenaje de vehículos. (1)

1.1.2. El reglamento de construcción para el Distrito Federal establece en el artículo 188 lo siguiente:

"Estacionamiento es el lugar de propiedad pública o privada destinado para guardar vehículos".

1.2. Clasificación

El reglamento de estacionamientos para vehículos en el Distrito Federal, establece en su artículo 4º, - que para efectos de un ordenamiento, se consideran dos tipos de estacionamiento, mismos que a continuación se mencionan:

1.2.1. Privados.- Como tales se entienden "Las áreas destinadas a este fin en todo tipo de unidades habitacionales, así como las dedica

(1) Romo Rojas Javier, "Estudio y Proyecto de Estacionamientos". Colegio de Ingenieros Civiles A.C., México D.F., 1982

das a cubrir las necesidades propias y las - que se generen con motivo de las actividades de instituciones o empresas, siempre que el servicio que se otorgue sea gratuito, en estos casos, no se requiere licencia de funcionamiento".

- 1.2.2. Públicos.- "Son las edificaciones o predios sin construcción destinados en forma principal al fin indicado; debidamente autorizados para la prestación del servicio público de guarda de vehículos a cambio del pago autorizado en la tarifa".

A su vez este tipo de estacionamientos admite la siguiente subclasificación:

- 1.2.2.1. Estacionamiento en superficie sin construcción con acomodadores.
- 1.2.2.2. Estacionamiento en superficie sin construcción de autoservicio.
- 1.2.2.3. Estacionamiento en edificio con acomodadores.
- 1.2.2.4. Estacionamiento en edificio de autoservicio.

Para tal efecto se consideran estacionamientos en edificio, a aquellos que tengan más de un nivel para prestar el servicio y que cuenten con un mínimo del 50% de su ca-

pacidad bajo cubierto.

El objetivo que persigue el estacionamiento se encuentra enunciado en el artículo 5º, - del reglamento de estacionamientos para vehí- culos en el Distrito Federal, que a continua- ción se describe:

"La recepción, guarda y devolución de vehícu- los en los lugares autorizados, pudiendo - prestarse por hora, día o mes, a cambio del pago que señale la tarifa autorizada".

De acuerdo a lo anterior se deduce que, del uso adecuado de los estacionamientos, se ob- tendrán resultados tangibles como:

Despejar la vía pública de vehículos estacio- nados, permitiendo que el uso de esta última sea precisamente el que generó su diseño y - habilitación.

Aliviar las condiciones actuales de conges- tionamiento, así como reducir la contamina- ción ambiental, minimizando los efectos nega- tivos producto de la aglomeración urbana, - por crecimiento acelerado y en desorden.

1.3 Origen de los Estacionamientos

A través de la historia, el hombre ha venido utili- zando diversos medios de transportación, siendo la - invención del vehículo automotor, una de las más im- portantes para el desarrollo de las urbes y del hom-

bre mismo.

Antes del desarrollo de la motorización, era evidente que un coche después de desenganchar los caballos requería de un lugar para ser guardado, por lo que se creó la necesidad de proporcionar los espacios para su estacionamiento, tanto en el lugar de origen, como el destino final de los viajes. (1)

De ahí que los coches se dejaran en la vía pública, durante la mayor parte del día y aún durante la noche, siendo evidente la necesidad de crear un sitio fuera de la vía pública donde guardar los vehículos, ya que no era posible ni conveniente utilizar las superficies destinadas a la circulación de vehículos y peatones para estacionamiento de los mismos.

"El primer estacionamiento de paga que se estableció en la ciudad de México, fué habilitado en un lote ubicado en el número 9 de la calle San Juan de Letrán, en el año de 1940 (actualmente Eje Central Lázaro Cárdenas), cuya tarifa era de \$0.20, por la primera hora y de \$0.10 por la hora adicional.

Este tipo de estacionamientos proliferaron rápidamente, habilitándose en 1942 otro lote, ubicado en el número 47 de la calle de Balderas, y en 1944 se puso en servicio público el sótano del predio número 28 de la calle José Ma. Marroquí, los lotes de República de Cuba número 68 y Donceles número 42.

(1) Sill Otto, "Construcción de Aparcamientos" Editorial Blume, España 1969.

Por decreto presidencial, el 31 de diciembre de 1946 se puso en operación el primer estacionamiento del sector público, que ya no opera como tal, ubicado en torno al Palacio de Bellas Artes y administrado por el Instituto Nacional de Bellas Artes.

Debido al incremento acelerado del número de vehículos se vió la necesidad de crear más estacionamientos; en el año de 1948, se establece el primero en un inmueble ubicado en el número 12 de la calle de Gante, siendo el único de estas características (edificio de varios niveles), durante varios años". (1)

En el año de 1953, la Ley Sobre Estacionamientos de Vehículos en Edificios y Construcciones, destinados a centros de reunión, estableció que era obligatoria la construcción de estacionamientos en edificios de más de cinco pisos; pero con un impuesto sustitutivo esta obligación podría salvarse, y consiste en "la sustitución de locales o construcciones destinados a estacionamientos en casas edificios, edificaciones especiales". Artículo 39, Reglamento de Estacionamientos para vehículos en el Distrito Federal.

Posteriormente el Departamento del Distrito Federal inició la prestación del servicio con varios lotes de estacionamiento; mismos que han sido operados a través de concesionarios, bajo la supervisión de la Contraloría General del propio departamento.

(1) Dirección General de Vialidad y Transporte, "Normas para Planeación y Proyecto de Estacionamientos", Covitur 1983.

1.4. Desarrollo

En 1960 se inició el control y supervisión del servicio de estacionamientos por parte del Departamento del Distrito Federal, en las diferentes categorías con un cupo total de 15,456 lugares.

A partir de 1968, la prestación del servicio fuera de la vía pública fué concesionada a particulares; Distinguiéndose tres categorías de estacionamientos, clasificados según el tipo de edificación en:

- Edificios
- Lotes
- Azoteas y Subterráneos

Y el servicio público de estacionamientos ofrecido por las autoridades del Departamento del Distrito Federal, en la vía pública; era gratuito en unas zonas y de cobro en otras.

En 1970 se tenían 376 estacionamientos con 29,570 lugares, habiéndose tenido un incremento en lugares del 92%, con respecto al decenio anterior. No obstante el aumento de cupo distaba mucho de satisfacer la demanda. (1)

(1) Dirección General de Vialidad y Transporte, "Normas para Planeación y Proyecto de Estacionamientos" Covitur - 1983.

INVENTARIO DE ESTACIONAMIENTOS

AÑO	NUMERO DE ESTACIONAMIENTOS	ESPACIOS	INCREMENTOS	TASA DE INCREMENTO ANUAL DE ESPACIOS
1960	233	15,456	-	-
1970	376	29,570	14,114	6.7%
1973	445	40,568	10,998	11.11%
1977	514	57,334	16,766	9.03%
1981	719	88,255	30,921	11.39%

Fuente: SERVIMET

En 1971 el Departamento del Distrito Federal, realizó un estudio en el Centro Principal de Negocios, - ubicado en el primer cuadro de la Ciudad de México, - en el que a las horas de máxima acumulación se encontraron estacionados 76,000 vehículos, de los cuales 28,000 hacían uso de estacionamientos fuera de la - vía pública y 48,000 en la vía pública.

El área de estudio está delimitada, al norte por las calles de Peña y Peña y República del Perú, al sur - por José Ma. Izazaga y San Pablo, al oriente por Anillo de Circunvalación y Vidal Alcocer y al poniente por la Avenida de San Juan de Letrán y Aquiles Ser--dán.

A continuación se detalla la cantidad de estacionamientos fuera de la vía pública, de acuerdo al tipo de edificaciones y su capacidad en cajones, en el año de 1971. (1)

T i p o	Nó. de Estacionamientos	Capacidad (cajones)
Edificios	33	8,335
Sótanos y Azoteas	21	2,004
Lotes	269	17,192
T o t a l	323	27,531

(1) Estudio de Estacionamientos por el Departamento del Distrito Federal, Subdirección de Planeación y Programa Oficina Técnica de Transporte, 1971.

Asimismo, se determinaron 27,866 lugares ubicados en la vía pública.

Por lo que respecta a la construcción de edificaciones particulares, desde 1973; la Ley de Estacionamientos de Vehículos en el Distrito Federal, ha venido exigiendo que cada nueva construcción en el Distrito Federal satisfaga, cuando menos su propia demanda de estacionamiento.

A diciembre del mismo año, operaban en el Distrito Federal, los siguientes estacionamientos de paga. Se incluyen del sector privado y público.

T i p o	No. de Estacionamientos	(1) Capacidad (cajones)
Edificios	64	17,105
Sótanos y Azoteas	40	3,412
Lotes	341	20,051
T o t a l	445	40,568

El Departamento del Distrito Federal, inició la construcción de estacionamientos de servicio público en el sexenio de 1971 a 1976, en el que fueron puestos en servicio; un edificio en la calle de Dr. Lavista, cerca de la Tesorería del Distrito Federal, el subterráneo bajo el monumento a la Madre, en la avenida de Insurgentes; y otro subterráneo más bajo el gimnasio Guelatao, a un lado del mercado de la Lagunilla.

(1) Normas de Proyecto para Estacionamientos, Covitur 1973.

A partir de 1982 todos los lotes y edificios de estacionamientos, propiedad del Departamento del Distrito Federal que están al servicio público, son administrados por la empresa oficial Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V., la cual cumple con la operación y construcción de estacionamientos y una capacidad total de 2,000 cajones.

A octubre de 1982, "Servimet" operaba ya 67 inmuebles con una capacidad de 13,965 cajones, entre edificios y terrenos de la ciudad, formando así un programa de operación de estacionamientos, en el Distrito Federal. (1)

Entre los más importantes con mayor capacidad se encuentran los siguientes:

Ubicación	Niveles	(1) Capacidad (cajones)
Rayón y Comonfort	4	332
López No. 12 y 14	2	521
Plaza Vizcaínas	Subterráneo	100
Izazaga y Pino Suárez	5 Nivs. y sótano	550
T o t a l		1,503

En ese mismo año dicha empresa amplió las zonas en donde se cobra el estacionamiento en la vía pública, y en las que se lleva control de estacionamiento, mediante tarjetas que se venden al público a una tari-

(1) Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, - Covitur 1982.

fa oficial.

En diciembre de 1982, se ejerce este tipo de control en 2,851 cajones en la vía pública; correspondiendo 1,214 a la Zona Rosa; 1,137 a las colonias Roma y - Condesa y 500 en la zona Hipódromo.

ESTACIONAMIENTOS OPERADOS POR SERVICIOS METROPOLITANOS
S. A. DE C. V.

Ubicación en Edificios	Capacidad Total de cajones
Dr. Lavista No. 105	630
Insurgentes Centro, Esq. Sullivan	532
Balderas No. 54	70
Comonfort s/n, Deportivo Guelatao	332
República del Salvador No. 125	75
Circunvalación No. 48-B	100
López No. 12 y 14	521
Rayón, Esq. con Comonfort	332
Antonio M. Anza s/n	1,320
Plaza de las Vizcaínas	100
Callejón de San Miguel No. 15	550
Av. Cuauhtemoc, Esq. con la calle de Morena	625
Total de edificios 12	5,187

Lotes	Cajones
Dr. Lavista No. 78	180
Río Neva s/n	80
Río Neva s/n	218
Bajo paso a desnivel (aeropuerto)	100
Taxqueña y Cerro de las Torres	350
Calle de Belén No. 1	240
San Cosme, Esq. con I. Técnico	70

Lotes	Cajones
Juan Escutia s/n, Esq. Vasconcelos	70
Dr. Valenzuela No. 5	60
Abraham González No. 78	110
Eduardo Molina s/n	220
Geranio No. 9	174
Parte Baja del Cir. Int. de Marina Nacional	50
Fdo. de Alba Iztlixóchitl No. 158	50
Romero de Terreros No. 833	100
Caf. del Parque en el Lago de Chapultepec	100
Añil, frente a la entrada principal del - Palacio de los Deportes	300
Bajío No. 322	125
Florida No. 49	119
González Ortega No. 53	66
Manuel Doblado No. 153	101
Calz. Vallejo, Esq. con Mendelson	100
Tlacoquemécatl, entre Insurgentes y Tejocotes	60
Camino al Ajusco, entronque con Periférico	250
San Jerónimo No. 22	70
Galeana No. 49	80
Calle de Cedro No. 153	49
Pedro Moreno No. 172	60
Calle Magnolia No. 179	50
Calle Degollado No. 167	126
General Prim No. 82	65
Calle de San Borja No. 1215	236
Insurgentes Norte, Est. Metro Indios Verdes	750
Calle de Perú No. 28	150
Fco. del Paso, Esq. con Av. Morelos	300
Prolongación de la Calle Héroes	60

Lotes	Cajones
Calle de Soledad s/n	80
Av. Río de San Joaquín con Lago Onega	32
Av. Universidad, Esq. San Lorenzo	142
A un costado del Auditorio Nacional	500
Añil, Palacio de los Deportes	766
Guerrero No. 55	150
Calle Puente de Santo Tomás s/n	60
Calle de los Insurgentes No. 253	50
Sala Ollin Yoliztli	85
Calle de Minillas No. 3	260
Fco. del Paso y Troncoso (anexo al V.Carranza)	448
Eduardo Molina, Esq. con Jardineros	68
Rio Consulado, entre Rayas y Pro Año	185
Hangares, Esq. con Asistencia Pública	153
Calle de Babit, entre Rio Consulado e Inguarán	61
Calle de Damasco, Esq. con Ruplas	156
Calle de San Juan de Aragón s/n	73
Parque Lira y Constituyentes	60
Echeveste y Aldaco	160
	8,778
Total de lotes 55	

TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS 67

CAPACIDAD TOTAL 13,965

Fuente: Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, Covitur 1982.

2. TIPOS DE ESTACIONAMIENTOS

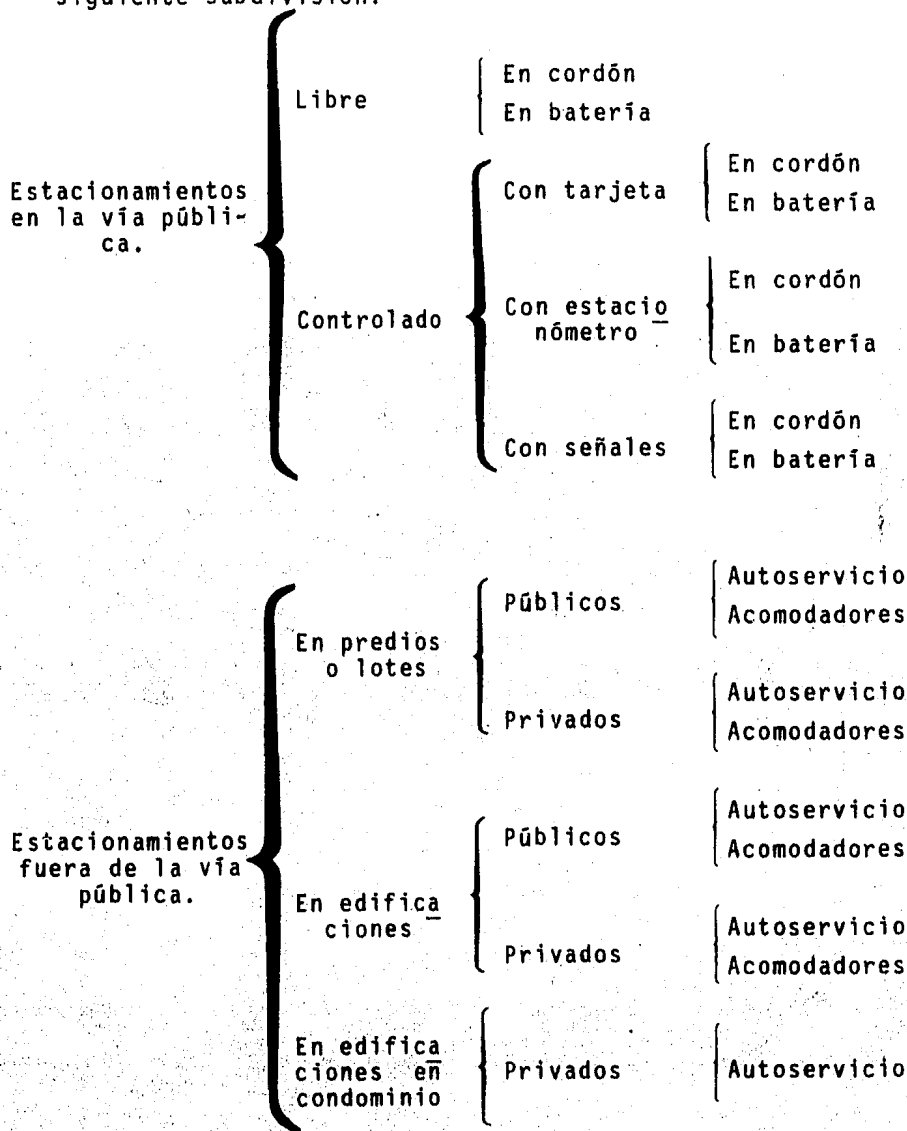
Es conveniente establecer una descripción de los estacionamientos que existen, con la finalidad de poder diferenciarlos.

La siguiente división se basa en la ubicación, tipo de estacionamiento, régimen de prestación del servicio y forma de operación:

2.1. Estacionamientos en la vía pública

2.2. Estacionamientos fuera de la vía pública

Los tipos de estacionamiento antes mencionados admiten la siguiente subdivisión:



De la división citada anteriormente es recomendable definir cada uno de ellos, a fin de tener una idea más clara sobre los mismos.

2.1. Estacionamientos en la vía pública

Son aquellos situados en áreas destinadas originalmente a la vialidad: avenidas, paseos, calles cerradas, autorizados y administrados por el Departamento del Distrito Federal.

2.1.1. Libre

Es aquel que no se cobra por estacionarse, ya sea en cordón o en batería.

En cordón.- En línea continua, estacionados uno tras otro. (Fig. No. 1, pag. 49)

En batería.- Estacionados paralelamente con una cierta inclinación con respecto a la guarnición. (Fig. No. 2, pag. 49)

2.1.2. Controlado

Es aquél que se cobra por estacionarse.

2.1.3. Con Tarjeta

Es aquél que al estacionarse, la (él) edecan expide una tarjeta al usuario, por el servicio proporcionado, cobrando un importe por un tiempo determinado de uso.

2.1.4. Estacionómetro

Son aquellos que usan aparatos medidores de tiempo, accionados por monedas. Los estacionómetros deberán quedar colocados frente al vehículo estacionado, indicando a que cajón corresponde. (Fig. No. 1, pag. 49)

2.1.5. Con Señales

Es aquél que utiliza señales para hacer uso del servicio, las cuales indican las áreas destinadas y autorizadas, para el estacionamiento de vehículos en la vía pública.

"Debido a la creciente demanda de cajones de estacionamiento en las zonas céntricas de la ciudad, se hace necesario encontrar alternativas de solución a este problema, identificando como una de ellas el establecimiento de un sistema de control y regularización del estacionamiento en la vía pública a fin de hacer que esté presente una mayor rotación en la disponibilidad de espacios de aparcamiento, así como estimular la inducción al estacionamiento fuera de vía pública en predios y edificios.

A finales del año 1979 el Departamento del Distrito Federal celebró un contrato de prestación de servicios con la empresa Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. mediante el cual se sentaron las bases para la implementación y puesta en marcha del sistema de control. Más adelante, la empresa Servimet celebró un convenio con la entonces Dirección General de Policía y tránsito (ahora Secretaría General de Protec

ción y Vialidad), mediante el cual se establecieron las condiciones y los métodos de trabajo para la colaboración hacia el sistema, utilizando los medios de apremio con que contaba esa dependencia, (incluyendo tres unidades grúas que la empresa "Servimet" aportó para la operación del sistema).

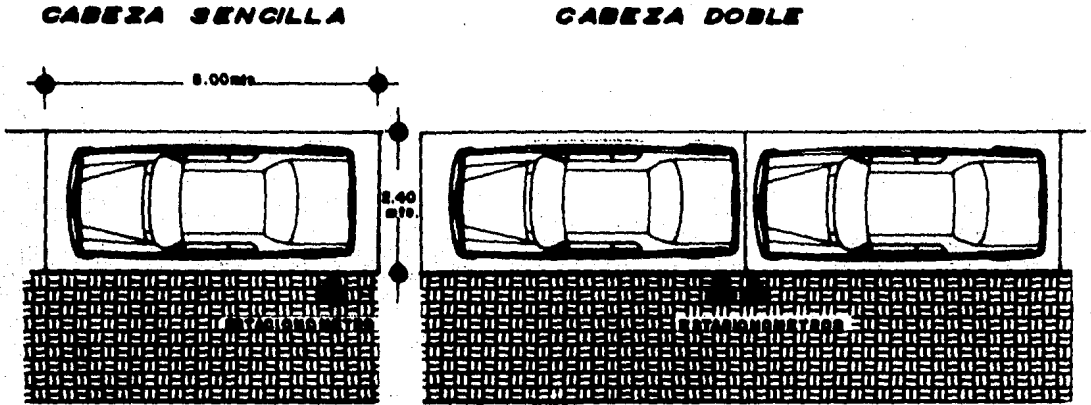
Se debe mencionar que se encuentra actualmente en operación, debidamente fundamentado el sistema de control a base de estacionómetros, que funcionan en distintas zonas donde se requiere este tipo de control, con la característica de que solo se hallan ubicados en zonas donde no opera el sistema de tarjetas llevado a cabo por edecanes, así mismo se dan algunas formas de explotación ilegal de la vía pública (acomodadores, lavadores y cuidadores).

También existen dos tipos de estacionómetros, los de nominados de cabeza sencilla y los de cabeza doble, los cuales se utilizan de acuerdo a su ubicación, según se puede observar en las figuras 1 y 2, pag. 49".

UBICACION DE ESTACIONOMETROS

EN CORDON

FIG. 1

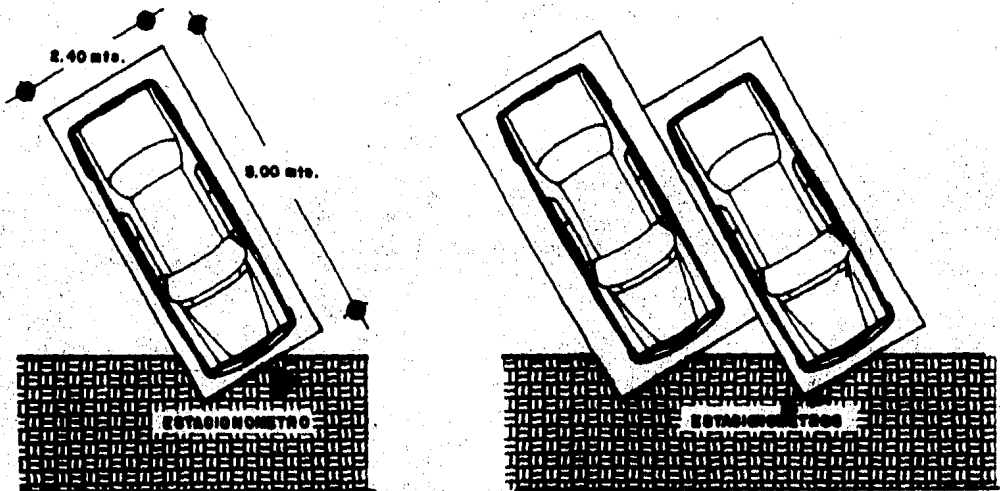


EN BATERIA

FIG. 2

CABEZA SENCILLA

CABEZA DOBLE



Antecedentes Sobre el Sistema de Control de Tarjetas y Edecanes

En 1979 se inició el sistema en la Delegación Alvaro Obregón, quitando dobles filas en Insurgentes desde Barranca del Muerto hasta el Relox. Entonces las edecanes sólo orientaban y canalizaban a los usuarios - hacia el uso de estacionamientos fuera de la vía pública.

Posteriormente, en 1980 nació el sistema de tarjetas con una tarifa de \$5.00 por hora.

En diciembre de 1982 se autorizó la tarifa de \$30.00 por hora, se funcionaba con 9 zonas, con el apoyo de 10 minigrúas y 3 medianas de Servimet, había 20 oficiales de grúa y 62 oficiales de a pie comisionados por la Dirección General de Policía y Tránsito y - eran pagados por Servimet para apoyo de edecanes, la idea era 1 por cada 3 edecanes.

Las zonas eran:

Zona Rosa A

Zona Rosa B

Roma

Sector 1 (Barranca del Muerto a F. Villanueva)

Sector 2 (Esparza Oteo a Miguel A. de Quevedo)

Sector 3 (Miguel A. de Quevedo a Relox)

Sector 4 (Col. Del Valle) se cerró por ejes viales

Sector 5 (Mixcoac)

Sector 8A (Hotel de México)

Sector 8B (Desde Parque Hundido al Hotel de México)

En 1983 se quitaron las grúas y los 20 oficiales, en junio del mismo año se retiraron los oficiales de a pie, así mismo, se concentraron las edecanes en la - Zona Rosa, Roma Norte y Etiopía.

Lo anterior se debió principalmente, al cambio de ad ministración que ocurrió en la empresa Servimet, la cual estableció políticas y principios acordes con - la renovación moral iniciada en el sexenio actual.

El retiro de grúas y policías, constituidos como apoy o por parte de la Secretaría de Protección y Vialid ad, la deficiente organización, la poca funcionalidad y la exigua rentabilidad del sistema imperante, motivó a los administradores de la mencionada empres a efectuar una reorganización de los recursos, - tanto humanos como materiales, con el fin de reubica r los siete sectores en operación, en tres nuevas zonas, distribuidas en forma estratégica en el Distr ito Federal para garantizar una mayor concientizaci ón de los automovilistas asiduos a esas áreas.

2.2. Estacionamientos fuera de la vía pública.

Son los lotes o predios acondicionados para tal efect o, así como las edificaciones que cuenten con permis o expedido por el Departamento del Distrito Federal.

2.2.1. Predio o lote

Terreno o bien inmueble. (Predio urbano)

2.2.2. Públicos

Son aquellos a los que tiene acceso cualquier usuario.

2.2.3. Autoservicio

El mismo usuario estaciona el vehículo.

2.2.4. Acomodadores

Al llegar al estacionamiento, existen en éste personas que lo estacionan.

2.2.5. Privados

Son aquellos a los que únicamente se tiene acceso con identificación y en los cuales al prestarse el servicio, generalmente no se realiza con fines de lucro.

En edificaciones también pueden dividirse en:

2.2.6. Integrados a edificios de oficinas o comercios

Este tipo de estacionamientos por lo general se construye para satisfacer la demanda generada por los centros comerciales o edificios de oficinas y su objeto es satisfacer una necesidad y no obtener un lucro.

2.2.7. Edificios de estacionamientos en condominio

Los edificios de estacionamiento en condominio operan bajo el régimen en condominio, en donde cada propietario de las zonas comunes del edificio tiene el derecho de uso en forma individual de su cajón.

2.2.8. Edificios de estacionamientos públicos

Su principal diferencia estriba en que la recuperación de la inversión, se obtiene a diferencia de los estacionamientos en condominio, durante el tiempo de vida del negocio, conservando el valor de la inversión y produciendo una ganancia por plusvalía, la cual se obtiene por medio del pago de la tarifa correspondiente al uso del lugar de estacionamiento.

El reglamento de estacionamientos para vehículos en el Distrito Federal, en su artículo VI, establece que: el "Servicio Público de estacionamiento de vehículos podrá ser prestado por personas físicas o morales, por el Departamento del Distrito Federal, por organismos públicos descentralizados y por empresas de participación estatal".

Para la construcción de estacionamientos de superficie y en edificios, se deben ponderar diversos conceptos como son:

C o n c e p t o	Estacionamientos en	
	Superficie	Edificio
1) Inversión	Menor	Mayor
2) Gastos de Operación	Semejantes	Semejantes
3) Gastos de Mantenimiento	Menor	Mayor
4) Impuestos Prediales por Terreno	Mayor	Menor

2.2.9. Estacionamiento de transferencia

Dentro de los estacionamientos fuera de la vía pública se encuentran los denominados estacionamientos de transferencia, los cuales se subdividen en lotes y edificios de servicio público. Estos fueron creados paralelamente con la construcción de las líneas del Metro con el objeto de que el usuario del automóvil particular pueda dejar su vehículo en los estacionamientos de transferencia y transbordar hasta su lugar de destino, utilizando la propia red del metro.

Los estacionamientos de transferencia tienen la siguiente finalidad:

- Evitar problemas de congestionamiento por acumulación de automóviles en zonas de vialidad conflictiva.
- Permitirle un desplazamiento más rápido y seguro.
- Facilitar el desplazamiento del transporte

terrestre, mediante el descongestionamiento de la vía pública, así como los consiguientes ahorros económicos y beneficios que el usuario obtiene al hacer uso de los mismos.

En la actualidad, Servicios Metropolitanos, S.A. administra y controla los estacionamientos de transferencia, existiendo 22 estacionamientos. Ubicados en las estaciones de la red del Metro, según se marcan en la red general del mencionado sistema de transporte colectivo. (figura No. 3, pag. No. 61)

3. PROBLEMATICA DE LOS ESTACIONAMIENTOS

La demanda no satisfecha para el estacionamiento constituye sin duda uno de los problemas más evidentes del Distrito Federal, y de toda la Zona Metropolitana.

Los aproximadamente 2.6 millones de vehículos que circulan en el Distrito Federal, utilizan un promedio de dos lugares de estacionamiento durante periodos variables, uno en el lugar de residencia del propietario y otro en su destino de trabajo, educación, abasto de productos básicos, etc. (1)

El grave déficit de cajones para estacionar y el acelerado crecimiento del número de automóviles en circulación ha provocado que el Distrito Federal se convierta en un gran estacionamiento, y que los automóviles invadan aceras, camellones y jardines impidiendo muchas veces el li-

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, 1981.

bre tránsito de peatones.

Dicho déficit en las zonas de mayor demanda es de hasta - 45 mil cajones, según datos de Servimet, lo cual revela - que en lugar de que mejore la vialidad en el Distrito Federal, ésta se vuelva cada vez más deficiente.

El Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, señala que "a la ya de por sí escasa vialidad, hay - que restarle la superficie que ocupan los vehículos estacionados en la vía pública. Se han hecho observaciones - que muestran una ocupación de más del 33% del área de rodamiento, por automóviles estacionados e incluso en arterias importantes llega a más del 50%, por el estacionamiento en doble y triple fila". (1)

Además señala que: "La ciudad concebida como morada del - hombre ha resultado la casa del automóvil, debido al uso irracional del mismo, a la mala distribución de los servicios y del equipamiento y porque se ha alentado el uso - excesivo del transporte individual otorgándole avenidas - amplias, pasos a desnivel, semáforos, un impresionante equipo de vigilancia, se le subsidia la gasolina, etc., dando como resultado que el promedio de ocupación de los automóviles que circulan por el Distrito Federal, sea del - 1.4 pasajeros por unidad; en cambio el transporte colectivo es deficiente e insuficiente". (1)

Por otra parte la reestructuración vial (Sistema Primario de Vialidad) ha aumentado considerablemente la demanda de

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, 1981.

estacionamientos, en la zonas cercanas a los ejes viales, ya que existe una estrecha relación entre capacidad vial y estacionamientos. Generalmente donde ocurre una mayor demanda para circular, existe también una mayor demanda para estacionarse; presentándose casi una competencia entre estos dos usos sobre espacios muy limitados.

Los automovilistas del Distrito Federal, sufren constantes arbitrariedades por parte de algunos dueños de estacionamientos. En estos locales, además de cobrarse en ocasiones sumas exageradas por la prestación del servicio, se causa deterioro en los vehículos.

Existen alrededor de 730 estacionamientos en el Distrito Federal, de los cuales aproximadamente 60% está controlado por la empresa denominada "Estacionamientos de México, A.C." el 15% por "Servimet" y el 25% por "Grupo Ranver, S.A." y propietarios particulares. (1)

Dado el constante aumento en la demanda de estacionamientos, han proliferado otros que trabajan en forma "clandestina", ya que no cuentan con licencia o permiso alguno. Estos se ubican en talleres mecánicos, terrenos baldíos, gasolineras o en estacionamientos de casas particulares, estos ven así la posibilidad de obtener dinero, cobrando una cuota mensual por servicio de pensión nocturna.

En este caso, la problemática es clara, el consumidor no goza de ninguna protección entre robos, daños o pérdidas, ni se otorga vigilancia o protección alguna. Además, los

(1) Periódico "El Nacional", 29 de febrero, México 1984.

precios se fijan arbitrariamente, y se evade el pago de impuestos.

Dentro de las áreas de influencia de las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo, existe gran demanda insatisfecha al público usuario de estacionamientos que de su automóvil hace transferencia a este servicio público, evitando, de esta forma las demoras que le ocasionaría el transitar por las zonas de vialidad congestionadas.

Es importante notar que aunque la oferta y el costo de espacio para el estacionamiento de vehículos constituye un importante problema, es también un excelente mecanismo que si se usa en coordinación con políticas de transporte público y un adecuado uso del suelo, permite controlar la duración, origen y destino de los viajes y a su vez fomentándolos, para lograr una mejor redistribución del movimiento ciudadano y hacer eficiente este último para contribuir a la disminución del congestionamiento.

4. PRONOSTICO DEL DESARROLLO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Lejos de vislumbrarse una solución al problema de los estacionamientos a corto y mediano plazos, este tiende a agravarse. La construcción de cajones de espacios para estacionamiento, crece a un ritmo mucho más bajo que el del número de automóviles producidos. De continuar las condiciones actuales, se pronostica que: el problema de estacionamientos y vialidad se agudizarán para el final del siglo, "de tal suerte que los automóviles aumentarán su participación total de viajes, del 19.2% actual al 29.5%; Es decir, se llegará a un estado crítico de la circulación, debido principalmente al aumento del número de automóviles. (Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distri

to Federal, Covitur 1981.).

Asimismo al depender la demanda de cajones del desaliento al uso del automóvil que propone el Plan Rector de Vialidad y Transporte y de lo que se haga en materia de desconcentración de áreas comerciales y de oficinas que propone el Plan Director de Desarrollo Urbano, es posible aventurar algunas situaciones que pueden suceder y que se mencionan a continuación:

Si el Plan Rector de Vialidad y Transporte y el Plan Director de Desarrollo Urbano, cumplen sus metas al 100%, la demanda de estacionamientos al año 2000, se distribuirá de forma menos concentrada en las delegaciones del Distrito Federal; la Delegación Benito Juárez demandará ocho mil cajones y la de Cuauhtémoc doce mil, si las metas se cumplen al 50% las mismas delegaciones demandarán 10 mil y 15 mil respectivamente, como se ve, el incremento agudizaría los congestionamientos y los aspectos críticos en el centro de la ciudad.

"Ahora bien, suponiendo el retiro de 46 mil vehículos indebidamente estacionados en la zona central del Distrito Federal, conformada por el Centro Histórico, la Zona Rosa, colonias Cuauhtémoc, Anzures, Polanco, Doctores, Guerrero, San Rafael, Roma, Condesa, Narvarte y en general una gran parte del área comprendida por el Circuito Interior; para alojarlos en la misma zona, pero en instalaciones fuera de la vía pública, podría suceder que otras 46 mil unidades ocuparan los lugares dejados por aquellos. En este caso los viajes en automóvil aumentarían en 39%, su volumen actual, haciendo imposible la circulación.

Podría suceder también que, fueran retiradas la 46 mil -

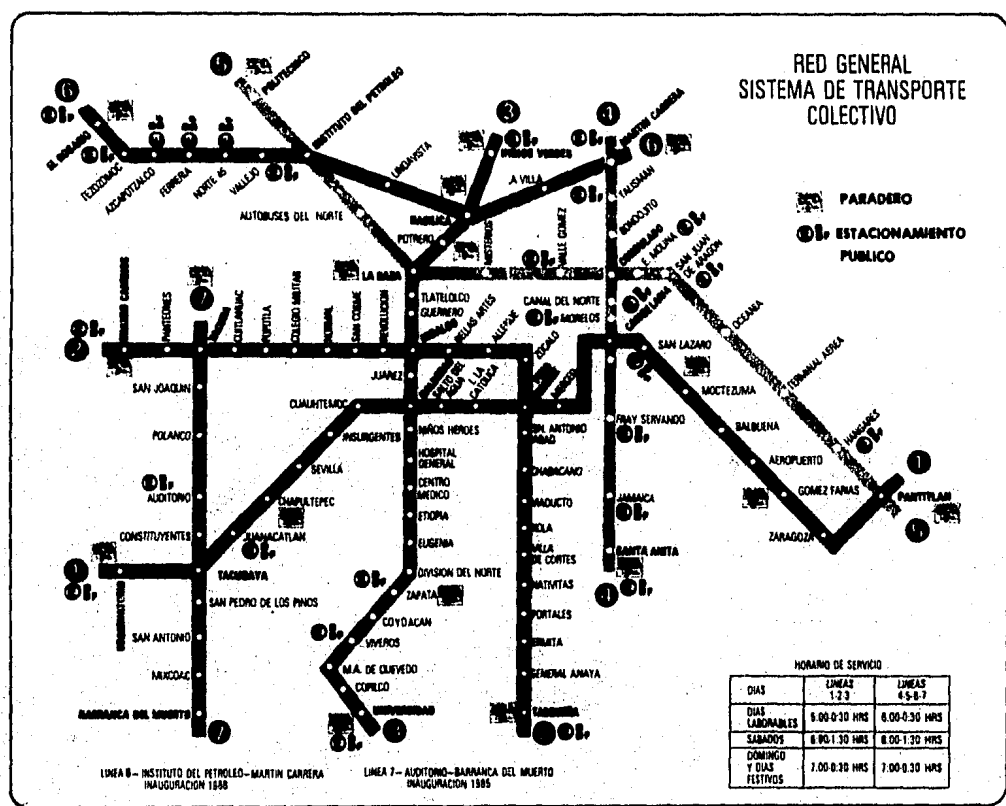
unidades y no se les ofrecieran cajones en la propia zona. En esta condición, los automóviles no tendrían posibilidades de acceso a la zona para estacionarse, por lo que la circulación de ellos se reduciría en un 13%. Sin embargo, resultarían perjudicadas las actividades comerciales y de negocios, a tal grado que bajarían al 64% de su nivel actual, con lo que los comerciantes, los servicios y los negocios de la zona tendrían que emigrar a otros sectores en busca de mayor potencial de clientes". (1)

Esta situación ya se observa con la ubicación de cadenas comerciales en la periferia de la ciudad.

Dicho proceso llama la atención por el hecho de que expande la mancha urbana en forma horizontal, sub-utilizando la infraestructura, haciendo más cara la dotación de servicios y anulando las metas de redensificación urbana, que propone el Plan de Desarrollo Urbano, para el crecimiento del Distrito Federal.

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, Covitur 1981.

Figura No. 3



E = Estacionamiento Público de Transferencia

FUENTE: Departamento del Distrito Federal, Red General del - Sistema de Transporte Colectivo, Metro, 1984.

CAPITULO III

"ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA"

En el presente capítulo se desarrolla lo referente a los es ta cionam ientos Fuera de la Vía Pública, para lo cual se di vidió en varios aspectos de acuerdo a su importancia.

Inicialmente el Marco Jurídico comprende los factores que re glaman tan y norman la operación de los estacionamientos, así como las atribuciones legales y organismos que regulan su funcionamiento. Seguidamente se determina la oferta, dis tribución, localización y planes de crecimiento de los Est acionam ientos Fuera de la Vía Pública, finalmente se menciona lo correspondiente a la demanda de espacios para estacio namiento, determinándose la demanda real y potencial; así como sus perspectivas.

1. MARCO JURIDICO

1.1. Atribuciones Legales del Departamento del Distrito Federal

- Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

Capítulo II. De la organización del Departamento -- del Distrito Federal.

Artículo 20. "Al Departamento del Distrito Federal, corresponde el despacho de los siguientes asuntos - en materia de obras y servicios:

Inciso III. Llevar a cabo la supervisión de los diversos servicios que preste, concesione o autorice el Departamento del Distrito Federal."

Capítulo III. De la Prestación de los Servicios Públicos.

Artículo 26. "El Departamento del Distrito Federal está facultado en relación con las concesiones de - servicios públicos para:

Inciso I. Vigilarles y en su caso modificarlas en - forma que sea conveniente.

Inciso II. Reglamentar su funcionamiento.

Inciso III. Fijar y modificar las tarifas correspon-
dientes y vigilar su funcionamiento."

- Del Patrimonio del Departamento del Distrito Federal.

Artículo 32. "El Departamento del Distrito Federal tiene personalidad y capacidad jurídica para adquirir y poseer toda clase de bienes muebles e inmuebles que le sean necesarios".

Artículo 33. "El Patrimonio del Departamento del Distrito Federal lo constituyen los bienes de dominio público y los de dominio privado".

Artículo 34. "Los bienes de dominio público del Departamento del Distrito Federal, son los siguientes:

Fracción I. Los de uso común.

Fracción III. Los bienes que de hecho se utilicen para la prestación de servicios públicos, o actividades equiparadas a éstos.

Fracción VIII. Las superficies de tierra que no sean propiedad de la Federación, ni de los particulares y que tengan utilidad pública.

Fracción XIII. Las plazas, calles, avenidas, viaductos,..."

Párrafo I.

Artículo 41. "El Departamento del Distrito Federal podrá ejecutar las medidas administrativas o encaminadas a mantener o recuperar la posesión de los bienes incorporados al dominio público del propio De--

partamento, así como remover cualquier obstáculo, - natural o artificial, que impida o estorbe su uso o destino, en caso de urgencia, el delegado en cuya - jurisdicción se encuentren los bienes de que se trate, podrá decretar las medidas pertinentes".

Capítulo V. De los Organos de Colaboración Vecinal y Ciudadana.

Artículo 51. "Corresponden al Consejo Consultivo las siguientes atribuciones:

Fracción IV. Proponer que determinada función o actividad que se realice, regular y continuamente se declare servicio público, cuando se estime que es - de interés público y general. Proponer, que algún - servicio público prestado por los particulares, por una empresa de participación estatal o un Organismo Descentralizado, pasa a serlo por el Departamento - del Distrito Federal, o viceversa: y proponer la declaración y creación de nuevos servicios públicos".

En el Distrito Federal, el estacionamiento de vehículos es considerado como un servicio público; en--tendiéndose como tal, la actividad constante que el estado desarrolla para satisfacer una necesidad pública.

Este servicio prestado a través de personas físicas y morales, por el Departamento del Distrito Federal y por las empresas de participación estatal, es un servicio de interés público y debe estar regulado a través de Leyes, Códigos, y/o Reglamentos.

Seguidamente se señalan las bases legales para el funcionamiento del servicio de estacionamientos fue rade lavía pública, así como también se hace mención de aquellos organismos que regulan su funcionamiento.

Los artículos que se presentan en los párrafos siguientes son los básicos y/o principales.

1.2. Reglamentación.

- Reglamento de Estacionamientos para Vehículos en el Distrito Federal. (1).

El decreto presidencial, publicado en el Diario Oficial del lunes 23 de junio de 1980, establece entre otras las siguientes disposiciones:

La apertura y funcionamiento de lugares para el estacionamiento de vehículos está regida por este Reglamento, cuya aplicación y vigilancia corresponde al Departamento del Distrito Federal (Artículos 1 y 2).

El artículo 4, considera dos tipos de estacionamientos: privados y públicos. Sus enunciados y definiciones se encuentran a detalle y explicados en el Capítulo II, en los puntos 1.2.1. y 1.2.2.

El servicio de estacionamiento de vehículos al pú--

(1) Reglamento Sobre Policía y Tránsito (Estacionamientos de Vehículos), Editorial Porrúa, México, 1983.

blico, podrá ser prestado por personas físicas o morales, ya sean privadas o públicas, pudiendo además ser por hora, día o mes; a cambio del pago que señale la tarifa autorizada (Artículos 5 y 6).

La apertura y cierre de un estacionamiento debe solicitarse al Departamento del Distrito Federal a través de la Delegación Política correspondiente (Artículos 7, 8 y 9).

En los artículos del 10 al 13 se establecen las bases y procedimientos, así como los requisitos establecidos para la solicitud y otorgamiento de licencias de funcionamiento de los estacionamientos públicos.

En el Artículo 14 del mismo reglamento se establece que para la fijación, revisión o modificación de tarifas, se crea la Comisión Consultiva de Tarifas integrada por un representante de la Secretaría de Obras como presidente, otro de la Tesorería del Distrito Federal y uno de los propietarios de estacionamientos públicos agrupados en la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México.

Esta comisión deberá enviar anualmente al jefe del Departamento del Distrito Federal las tarifas, los distintos tipos de estacionamientos para su aprobación y expedición.

La operación de estacionamientos, se encuentra definida por el artículo No. 15, el cual señala:

- I. Que los carriles de entrada y salida o de circulación, estén libres de vehículos.

- II. Tener a la vista la licencia de funcionamiento.
- III. Contar con libro de visitas de inspección debidamente autorizado por la Delegación en el que los inspectores deberán anotar la síntesis de las visitas y de las infracciones, en su caso.
- IV. Vigilar que los acomodadores del estacionamiento porten gafete de identificación.
- V. Llevar registro del personal que labora en el estacionamiento.
- VI. Colocar a la vista del público la tarifa de cobro por el servicio, el horario correspondiente y el teléfono de la autoridad ante la cual deban formularse las quejas.
- VII. Proporcionar servicio a toda persona que lo solicite dentro del horario autorizado.
- VIII. Expedir a los usuarios boletos debidamente marcados con el reloj checador al recibir los vehículos.
En el caso de que los manejadores de los vehículos extravíen el boleto; estos deberán comprobar plenamente la propiedad o posesión del mismo a satisfacción del encargado del local.
- IX. Expedir el comprobante de pago por el servicio cuando el usuario lo solicite.
- X. Atender al público con respeto y comedimiento.

- XI. Colocar el anuncio correspondiente a la entrada del estacionamiento, cuando no exista cupo.
- XII. Conservar el estacionamiento en condiciones de higiene y seguridad.

Artículo 16, queda prohibido a los propietarios, encargados, Administradores y acomodadores.

- I. Permitir que personas ajenas a los acomodadores manejen los vehículos de los usuarios.
- II. Recibir vehículos en la vía pública y estacionarlos en ella.
- III. Usar la vía pública para efectuar maniobras.
- IV. Autorizar una entrada mayor de vehículos que la permitida.
- V. Permitir que los empleados se encuentren en estado de ebriedad o bajo efecto de sustancias tóxicas.
- VI. Permitir que los empleados saquen del estacionamiento, vehículos confiados a su custodia.
- VII. Permitir que se introduzcan en el estacionamiento, vehículos sin placas de circulación o sin el permiso correspondiente.

El artículo 17 establece que los propietarios de estacionamientos públicos, deben contratar póliza de seguro que cubra a los usuarios del servicio, de los siguientes riesgos: robo total, daños y destrucción de sus vehículos por cualquier causa.

Además este reglamento establece los requisitos para la prestación de servicios conexos, tales como: lavado y engrasado, etc. (Artículo 18), la revalidación de licencias y traspaso de un estacionamiento (Artículos 19 y 20), de la inspección y sanciones por violación a las normas (Artículos 21 al 28).

- Reglamento de construcción en el Distrito Federal. (1)

Las presentes normas complementan y forman parte del Reglamento de Construcción del Departamento del Distrito Federal; éstas deben ser cumplidas por los proyectistas y constructores de nuevos estacionamientos, así como los encargados de su funcionamiento, en lo que corresponde a los ya existentes, en su operación y conservación normales.

Los rubros más importantes que se deben considerar para el presente estudio, son los siguientes:

- | | |
|-------------------------|---|
| a) Accesos | h) Ventilación |
| b) Isletas de Seguridad | i) Areas de espera para recepción y entrega de vehículos. |
| c) Casetas de Control | j) Drenaje |
| d) Altura libre mínima | k) Servicios Sanitarios. |
| e) Cajones | l) Energía Eléctrica |
| f) Circulaciones | m) Prevención contra incendio. |
| g) Protecciones | n) Bodega. |

(1) Leyes y Códigos de México, Reglamento Sobre Policía y Tránsito, Estacionamientos de Vehículos, Editorial Porrúa, México, 1983.

NORMAS PARA ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO
EN NUEVAS EDIFICACIONES (1)

Uso del Suelo $m = m^2$

Número de Cajones
por Vivienda

1. HABITACION

Habitación Unifamiliar

1.1. Hasta 120 m	1
De 120 a 250 m	2
Más de 250 m	3
1.2. Habitación Plurifamiliar	
1.2.1. Habitación bifamiliar	
Dos unidades hasta 120 m	1
De 120 a 250 m	2
De más de 250 m	3
1.2.2. Habitación plurifamiliar horizontal, de 3 a 50 unidades	
Hasta 60 m	1
De 60 a 120 m	1.25
De 120 a 250 m	2
De más de 250 m	3
1.2.3. Habitación plurifamiliar vertical, de 3 a 50 unidades (sin elevadores)	
Hasta 60 m	1
De 60 a 120 m	1.25
De 120 a 250 m	2

(1) Departamento del Distrito Federal. Dirección Gral. de Planificación "Sistema de Normas de Planificación Urbana para el Distrito Federal Volumen 2". México, D.F., 1982, página 33.

Uso del Suelo $m = m^2$ Número de Cajones
por Vivienda

Uso del Suelo $m = m^2$	Número de Cajones por Vivienda
De más de 250 m	3
1.2.4. Habitación plurifamiliar vertical, de 3 a 50 unidades (con elevadores)	
Hasta 60 m	1
De 60 a 120 m	1.5
De 120 a 250 m	2.5
De más de 250 m	3.5
1.2.5. Habitación plurifamiliar, de más de 60 unidades	
Hasta 60 m	0.5
De 60 a 120 m	1
De 120 a 250 m	2
De más de 250 m	3
1.3. Habitación Especial	
Para personas solas, hasta 60 m	0.5
Para personas solas de más de 60 m	1
Parques para remolques	1
Pie de casa	1
2. SERVICIOS	
2.1 Administración	
2.1.1. Administración Pública	
Oficinas de gobierno	1 x 30 m construidos
Representaciones oficiales y embajadas	1 x 30 m construidos
Juzgados y cortes	1 x 30 m construidos
2.1.2. Administración privada	
Oficinas de profesionistas	1 x 30 m construidos
Oficinas admvas. y financieras	1 x 30 m construidos
Sucursales de bcos. y agcias. de viajes	1 x 15 m construidos
2.2. Comercio	
2.2.1. Almacenamiento y abasto	

Uso del Suelo $m = m^2$	Número de Cajones por Vivienda
Bodegas y depósitos múltiples	1 x150 m construidos
Depósitos de madera	1 x150 m construidos
Depósitos de vehículos	1 x150 m construidos
Depósitos de maquinaria	1 x150 m construidos
Depósitos de gas líquido y combustible	1 x150 m construidos
Gasolineras	1 x 75 m construidos
Depósitos de explosivos	1 x150 m construidos
Central de Abastos	1 x150 m construidos
Rastros	1 x150 m construidos
2.2.2. Tiendas de productos básicos	
Tiendas de abarrotos	1 x 40 m construidos
Venta de comida elaborada	1 x 40 m construidos
Tortillerías y panaderías	1 x 40 m construidos
Venta de ropa y calzado	1 x 40 m construidos
Venta de artículos domésticos y muebles	1 x 40 m construidos
Venta de libros y revistas	1 x 40 m construidos
Farmacias	1 x 40 m construidos
Tiendas de especialidades	1 x 40 m construidos
Tiendas de autoservicio	1 x 40 m construidos
Tiendas de departamentos	1 x 40 m construidos
Centros comerciales	1 x 40 m construidos
Mercados	1 x 40 m construidos
2.2.3. Venta de materiales y vehículos	
Venta de materiales de construcción	1 x150 m área total
Venta de materiales eléctricos	1 x 50 m construidos
Venta de materiales sanitarios	1 x 50 m construidos
Ferreterías y venta de herrajes	1 x 50 m construidos
Venta de vehículos	1 x100 m área total
Venta de maquinaria	1 x100 m área total
Venta de refacciones y llantas	1 x 75 m área total
2.2.4. Tiendas de servicios	

Uso del Suelo $m = m^2$ Número de Cajones
por Vivienda

Baños públicos	1 x 75 m área total
Salones de belleza y peluquerías	1 x 20 m construidos
Lavanderías y Tintorerías	1 x 20 m construidos
Talleres de sastrería y costura	1 x 20 m construidos
Reparación de artículos del hogar	1 x 30 m construidos
Reparación de automóviles	1 x 30 m construidos
Estudios y laboratorios de fotografía	1 x 30 m construidos
Lavado y lubricación de vehículos	1 x 30 m construidos
Servicios de alquiler	1 x 30 m construidos
2.3. Salud	
2.3.1. Hospitales	
Hospital de urgencias	1 x 30 m construidos
Hospital de especialidades	1 x 30 m construidos
Hospital general	1 x 30 m construidos
Centro Médico	1 x 30 m construidos
2.3.2. Clínicas y centros de salud	
Centro de Consultorios	1 x 30 m construidos
Clinica de urgencias	1 x 30 m construidos
Clinica general	1 x 30 m construidos
Centros de salud	1 x 30 m construidos
Consultorios	
2.3.3. Asistencia social	
Centros de tratamiento de enfermedades crónicas	1 x 50 m construidos
Centros de integración familiar	1 x 50 m construidos
Asociaciones de protección	1 x 50 m construidos
Orfanatos	1 x 50 m construidos
Asilos	1 x 50 m construidos
2.3.4. Asistencia Animal	
Salones de corte	1 x 75 m construidos
Centros Antirrabicos y de cuarentena	1 x 75 m construidos

Uso del Suelo $m = m^2$ Número de Cajones
por Vivienda

Clinicas y dispensarios veterinarios	1 x 75 m construidos
Hospitales veterinarios	1 x 75 m construidos
2.4. Educación y Cultura	
2.4.1. Educación elemental	
Guarderías	1 x 60 m construidos
Jardines de niños	1 x 40 m construidos
Primarias	1 x 40 m construidos
Escuelas de niños atípicos	1 x 40 m construidos
2.4.2. Educación media	
Secundaria y prevocacionales	1 x 40 m construidos
Preparatoria y vocacionales	1 x 40 m construidos
Institutos técnicos	1 x 40 m construidos
Centros de capacitación	1 x 40 m construidos
2.4.3. Educación superior	
Politécnicos y tecnológicos	1 x 40 m construidos
Universidades	1 x 40 m construidos
Escuelas Normales	1 x 40 m construidos
2.4.4. Instituciones científicas	
Centros de investigaciones académicas	1 x 40 m construidos
Laboratorios de investigación	1 x 40 m construidos
Observatorios y estaciones - meteorológicas	1 x 40 m construidos
2.4.5. Instalaciones para exposiciones	
Jardines botánicos	1 x 40 m construidos
Jardines zoológicos	1 x 40 m construidos
Acuarios	1 x 40 m construidos
Museos	1 x 40 m construidos
Galerías de arte	1 x 40 m construidos
Centros de Exposiciones temporales	1 x 40 m construidos
Planetarios	1 x 40 m construidos
2.4.6. Instalaciones para la información	

Uso del Suelo $m = m^2$	Número de Cajones por Vivienda
Archivos	1 x 40 m construidos
Centros procesadores de información	1 x 40 m construidos
Centros de información por materia	1 x 40 m construidos
Bibliotecas y hemerotecas	1 x 40 m construidos
2.4.7. Instalaciones religiosas	
Templos y lugares para el culto	1 x 40 m construidos
2.4.8. Sitios históricos	
Grupos de edificios civiles y religiosos	1 x100 m área total
Edificios civiles y religiosos	1 x100 m área total
2.5. Servicios Para la Recreación	
2.5.1. Alimentos y bebidas	
Cafés y fondas	1 x 15 m construidos
Restaurantes sin venta de - bebidas alcohólicas	1 x 15 m construidos
Restaurants con venta de - bebidas alcohólicas	1 x7.5 m construidos
Cantinas y bares	1 x7.5 m construidos
Salones para banquetes	1 x 15 m construidos
Centros nocturnos	1 x7.5 m construidos
2.5.2. Entretenimiento	
Auditorios	1 x 10 m construidos
Teatros	1 x7.5 m construidos
Cines	1 x7.5 m construidos
Salas de conciertos	1 x7.5 m construidos
Centros de convenciones	1 x 10 m construidos
Teatros al aire libre	1 x 10 m construidos
Ferias y circos	1 x 10 m construidos
Autocinemas	1 x 10 m construidos
2.5.3. Recreación social	
Centros comunitarios	1 x 40 m construidos
Centros culturales	1 x 40 m construidos

Uso del Suelo $m = m^2$ Número de Cajones
por Vivienda

Clubes campestres y de golf	1 x 700 m construidos
Clubes sociales	1 x 40 m construidos
Salones de fiestas infantiles	1 x 40 m construidos
2.5.4. Deportes al aire libre y acuáticos	
Canchas deportivas	1 x 75 m construidos
Centros deportivos	1 x 75 m construidos
Estadios	1 x 10 m const. p/espect.
Hipódromos	1 x 10 m const. p/espect.
Galgódromos	1 x 10 m const. p/espect.
Autódromos	1 x 10 m const. p/espect.
Velódromos	1 x 10 m const. p/espect.
Plazas de toros	1 x 10 m const. p/espect.
Pistas para equitación	1 x 100 m área total
Lienzos charros	1 x 10 m const. p/espect.
Pistas de patinaje	1 x 10 m const. p/espect.
Albercas	1 x 40 m construidos
Canales o lagos para regatas	1 x 100 m área total
Campos de tiro	1 x 100 m área total
2.5.5. Deportes a cubierto	
Canchas deportivas	1 x 40 m construidos
Centros deportivos	1 x 40 m construidos
Salones de gimnasia y danza	1 x 40 m construidos
Pistas de boliche	1 x 40 m construidos
Pistas de patinaje	1 x 40 m construidos
Billares	1 x 40 m construidos
Albercas cubiertas	1 x 40 m construidos
2.6. Alojamiento	
2.6.1. Hoteles	1 x 50 m construidos
2.6.2. Moteles	1 x 50 m construidos
2.6.3. Casas de huéspedes y albergues	1 x 50 m construidos
2.7. Seguridad	

Uso del Suelo $m = m^2$ Número de Cajones
por Vivienda

2.7.1. Defensa	1 x100 m construidos
Instalaciones para la Fuerza Aérea	1 x100 m construidos
Instalaciones para el Ejército	
2.7.2. Policía	
Estaciones de policía	1 x 50 m construidos
Central de policía	1 x 50 m construidos
2.7.3. Bomberos	
Estaciones de bomberos	1 x 50 m construidos
Centrales de bomberos	1 x 50 m construidos
2.7.4. Reclusorios	
Reclusorios preventivos	1 x100 m construidos
Reclusorios para sentenciados	1 x100 m construidos
Reformatorios	1 x100 m construidos
2.7.5. Emergencias	
Central de ambulancias	1 x 50 m construidos
2.8. Servicios Mortuorios	
2.8.1. Cementerios	
Cementerios hasta de 1,000 fosas	1 x200 m área total
Cementerios de más de 1,000 fosas	1 x500 m área total
2.8.2. Mausoleos y crematorios	
Mausoleos hasta de 1,000 unidades	1 x 50 m construidos
Mausoleos de más de 1,000 unidades	1 x100 m construidos
Crematorios	1 x 10 m construidos
2.8.3. Agencias de inhumaciones y funerales	1 x 30 m construidos
2.9. Comunicaciones y Transportes	
2.9.1. Transportes terrestres	
Terminales de autobuses foráneos	1 x 50 m construidos
Terminales de autobuses urbanos	1 x 50 m construidos
Terminales de camiones de carga	1 x 50 m construidos
Terminales de ferrocarriles de pasajeros	1 x 50 m construidos
Terminales de ferrocarriles de carga	1 x 50 m construidos

Uso del Suelo m = m ²	Número de Cajones por Vivienda
Terminales de trolebuses y tranvías	1 x 20 m construidos
Terminales del S.T.C. Metro	1 x 20 m construidos
Estaciones de autobuses	1 x 20 m construidos
Estaciones de ferrocarril	1 x 20 m construidos
Estaciones del S.T.C. Metro	1 x 20 m construidos
Encierro y mantenimiento de autobuses	1 x100 m construidos
2.9.2. Transportes aéreos	
Terminales aéreas y helipuertos	1 x 20 m construidos
2.9.3. Comunicaciones	
Centrales y agencias de correos	1 x 20 m construidos
Estaciones de radio (1)	1 x 40 m construidos
Estaciones de televisión (1)	1 x 40 m construidos
3. INDUSTRIA	
3.1. Industria Aislada	
Industria explosiva	1 x200 m construidos
Industria contaminante	1 x200 m construidos
Industria extractiva	1 x200 m construidos
3.2. Industria Vecina	
Industria pesada	1 x200 m construidos
Industria ligera y de ensamble	1 x200 m construidos
3.3. Industria Mezclada	
Textiles	1 x100 m construidos
Alimentos	1 x100 m construidos
Artesanías	1 x100 m construidos
Construcción	1 x100 m construidos
Electrónica	1 x100 m construidos
Metálica	1 x100 m construidos
Papel e impresiones	1 x100 m construidos
Plásticos	1 x100 m construidos

(1) Más de lo que corresponda al auditorio, en caso de tenerlo

Uso del Suelo $m = m^2$	Número de Cajones por Vivienda
Química	1 x100 m construidos
4. ESPACIOS ABIERTOS	
4.1. Plazas y Explanadas de 1,000 o más m	1 x1,000 m área total
4.2. Jardines y Parques de 1 a 500 has.	1 x1,000 m área total
Jardines y parques de mas de 500 has.	1 x10,000 m área total
4.3. Cuerpos de Agua	1 x10,000 m área total
5. INFRAESTRUCTURA	
5.1. Instalaciones	
Plantas, estaciones y subestaciones	1 x 50 m área total
Cárcamos y bombas	1 x100 m construidos
Plantas de tratamientos de basura	1 x 50 m construidos
6. FORESTAL	
Viveros	1 x1,000 m área total

1.3. Organismos que Regulan su Funcionamiento.

- Departamento del Distrito Federal (DDF).

Es una dependencia del Poder Ejecutivo Federal que cuenta con facultades y atribuciones que le otorga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y su Reglamento Interior.

El Departamento del Distrito Federal, a través de sus delegaciones políticas, regula el funcionamiento de los estacionamientos públicos; desde su apertura, inspección, sanciones y clausura; de acuerdo con lo estipulado en la Ley Sobre Estacionamientos de Vehículos en el Distrito Federal.

Con el fin de ampliar las posibilidades de satisfacer la demanda de estacionamientos, el Departamento del Distrito Federal y los Organismos Públicos Descentralizados de su área (Departamento del Distrito Federal, Servicio de Transporte Colectivo (metro), Servicios de Transportes Eléctricos en el Distrito Federal, Industrial de Abastos y una persona física: Lic. Francisco Medina Ascencio), participaron en la creación de Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V., según escritura No. 50,088 del 25 de julio de 1977; Acuerdo 180 del C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, Sobre Estacionamientos de Vehículos.(1)

Entre las facultades que ejerce Servimet, se encuentran las siguientes:

(1) Leyes y Códigos de México, Reglamento Sobre Policía y Tránsito, Estacionamientos de Vehículos, Editorial Porrúa, México, 1983.

Proporcionar dictamen a particulares, sobre la apertura de estacionamientos públicos, así como la construcción de los mismos.

Asesorar a los interesados, sobre los trámites administrativos ante las diferentes autoridades, la tramitación en forma gratuita de las licencias necesarias para la construcción de nuevos estacionamientos.

Capacitación a operadores de estacionamientos impartiendoles instrucción sobre materias como: Relaciones Humanas, Extinción de Incendios, Primeros Auxilios, Mecánica, Manejo Administrativo, entre otras; esta enseñanza se proporciona mediante el pago de -- una cuota de recuperación.

La empresa Servimet se coordina con otros organismos, tales como la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, Secretaría General de Protección y Vialidad, Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, Comisión Mixta Consultiva del Transporte, etc., para resolver el problema ya grave de falta de cajones para el estacionamiento de vehículos; busca lograr un equilibrio de todos los factores que se ven entrelazados - al problema de estacionamiento, organizando la administración y distribución de los mismos, una aportación importante sin lugar a dudas lo es el establecimiento de los estacionamientos de transferencia.

- Secretaria General de Protección y Vialidad.

Anteriormente llamada Dirección General de Policía y Tránsito.

Es una unidad administrativa centralizada del Departamento del Distrito Federal que le corresponde el despacho de cuidar de la observancia de las disposiciones legales y reglamentarias de policía del Distrito Federal, así como hacer cumplir las leyes y reglamentos referentes al tránsito de vehículos y peatones en la vía pública y estacionamientos para vehículos de toda clase.

Dicha dependencia se encargará de la vigilancia, remolque de vehículos, imposición de sanciones y fijación de anuncios que indiquen el medio y la forma de pago para el uso de estacionamientos en la vía pública.

Organismos que intervienen para el trámite del giro de estacionamientos.

<u>ORGANISMOS</u>	<u>UBICACION</u>	<u>TRAMITE</u>
I. Departamento del Distrito Federal Unidad de Planificación.	Delegación Política correspondiente.	.Constancia de alineamiento. .Número Oficial y Zonificación. .Vo.Bo. de Seguridad y Operación.
Dirección General de Planificación.	Pino Suárez No. 15 3er piso.	Licencia de uso Especial.
Oficina Calificadora de Infracciones.	Delegación Política correspondiente.	Tarifa autorizada.
Oficina de Licencias.	Delegación Política correspondiente.	Licencia de Funcionamiento.
II. Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR).	Av. Universidad # 300 3er piso.	Vo.Bo. Gerencia Ingeniería Vial y Transporte.
III. Secretaría General de Protección y Vialidad.	Diagonal 20 de Noviembre # 275.	Vo.Bo. de Protección de Siniestros.
IV. Secretaría de Salud y Asistencia.	José A. Torres # 661 1er piso.	Aprobación de Planos y Licencia Sanitaria.
V. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.	Oficina Federal correspondiente.	Aviso de Apertura del establecimiento.
VI. Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V.	Conjunto Pino Suárez.	Promoción de Estacionamientos; consecutivo y seguimiento de trámite para el giro de estacionamiento.
VII. Instituto Nacional de Antropología e Historia.	Exconvento de Churubusco.	Licencia de Monumentos Históricos (sólo si el predio se ubica dentro de la zona catalogada del INAH).
VIII. Dirección General de Construcción y Operación del D.D.F.	San Antonio Abad # 231.	Vo.Bo. de Dotación de Servicios.

1.4. Comisiones.

- Papel de la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal.

Se constituyó la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal por Decreto Presidencial, expedido por el Lic. Miguel de la Madrid Hurtado, el 25 de febrero de 1983.

Cabe mencionar que el papel que juega la referida Comisión es de gran importancia dado que su objeto es coordinar la adopción de medidas de carácter administrativo y operacional tendientes a solucionar los problemas de vialidad, tránsito y transporte en el Distrito Federal y zonas conurbada con el Estado de México.

Para cumplir con su Objetivo, la Comisión desarrolla las siguientes funciones:

- I. Establecer criterios generales en materia de transporte, vialidad y tránsito.
- II. Elaborar propuestas tendientes a lograr la integración y coordinación de las diversas Dependencias que conforman la Comisión para la solución de los problemas de transporte, tránsito y vialidad.
- III. Coordinar los estudios técnicos que conjuntamente realicen las áreas interesadas para la adopción de medidas tendientes a solucionar los problemas del transporte, tránsito y vialidad.

IV. Coordinar los estudios técnicos para el establecimiento de tarifas.

V. Consultar y estudiar la opinión pública respecto a los problemas del transporte, tránsito y vialidad.

VI. Las demás que requiera para el cumplimiento de las anteriores.

La Comisión será presidida por el Jefe del Departamento del Distrito Federal; quien podrá delegar su autoridad y está integrada por:

- El Secretario General de Gobierno.
- El Secretario General de Obras.
- El Secretario General de Protección y Vialidad.
- El Coordinador General Jurídico.
- El Vocal Ejecutivo de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano.
- El Director General del Sistema de Transporte Colectivo.
- El Director General de Autotransportes Urbanos de Pasajeros (Ruta-100).
- El Presidente del H. Consejo Consultivo del Distrito Federal.
- El Gerente de Ingeniería Vial y Transporte de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, quien actuará como Secretario Técnico.
- Director General del Servicio de Transportes eléctricos del Distrito Federal.

La Comisión puede invitar a las organizaciones que agrupan a los prestadores de servicios concesionados de transporte público en el Distrito Federal; a Secretarías del Estado de Gobierno Federal, Organismos

públicos descentralizados, empresas de participación estatal, coaliciones y uniones de transportistas, de taxistas y concesionarios de estacionamientos públicos en el Distrito Federal; a formular planteamientos y medidas para solucionar la problemática específica del servicio público de transporte.

Con el propósito de establecer mecanismos que permitan desarrollar las atribuciones y funciones antes señaladas se crearon 10 subcomisiones responsables de la atención específica de los asuntos a cargo de la Comisión.

De estas subcomisiones haremos mención de las que -- consideramos que tienen relación con la Administra-- ción y funcionamiento de los estacionamientos, señalando el objetivo de la creación de cada una de --- ellas.

- Subcomisión de Estacionamientos.

Coordinar a las diferentes autoridades, organismos estatales, operadores de estacionamientos y en general todos los elementos que participan en la prestación de este servicio a efecto de realizar los estudios que en primer término, indiquen la situación -- que prevalece actualmente en el mismo, a efecto que proponga las acciones tendientes a satisfacer la demanda del servicio.

- Subcomisión de Tarifas.

Coordina los estudios técnicos que fundamenten las - tarifas para los diferentes medios de transporte.

Comisión Consultiva de Tarifas. Está integrada por un representante de la Secretaría de Obras, otro de la Tesorería del Distrito Federal y uno de los propietarios de estacionamientos públicos, agrupados en la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. - El presidente de la Comisión será el representante de la Secretaría de Obras.

Se creó para la fijación, revisión o modificación de tarifas; enviando anualmente para su aprobación y expedición al Jefe del Departamento del Distrito Federal, las tarifas para los distintos tipos de estacionamientos.

2. OFERTA

La oferta de espacios para estacionamientos en el Distrito Federal no es acorde al número de vehículos, que actualmente circulan en la red vial, lo cual repercute directamente en el uso indiscriminado de la vía pública, - originando reducción en la capacidad de circulación provocando de esta forma, congestionamientos y pérdidas de tiempo considerables.

Concepto.- Es la capacidad total instalada, o la cantidad de cajones existentes en estacionamientos fuera de la vía pública, en lotes y edificios (1).

(1) Definición de grupo.

2.1. Oferta de Estacionamientos.

"La oferta de espacio para el estacionamiento de -- vehículos puede ser proporcionada a los usuarios en tres formas diferentes y cualquier política positiva de estacionamientos debe tomar en consideración sus interrelaciones. Las tres formas de oferta de - estacionamiento son desarrolladas a continuación:

1. El espacio para el estacionamiento de vehículos que se ofrece en la vía pública y que recientemente se ha reducido considerablemente por las políticas de optimización de la red vial del Distrito Federal. La oferta de estos espacios se relaciona directamente con el tipo de vía de que se trata y su función en el sistema.
2. El espacio para el estacionamiento de vehículos que debe ofrecerse en cada una de las edificaciones o usos del suelo, que configuran la ciudad y que debe satisfacer la demanda generada por dicho uso. Esta demanda está en función del tipo de uso, de su densidad e intensidad, de su localización en la estructura urbana, del nivel de ingreso de sus habitantes o usuarios, de la cobertura del transporte público en la zona y del grado de mezcla de usos prevaletentes. Las normas para este tipo de espacio para estacionamiento son obligatorias.
3. La oferta de espacio para el estacionamiento de vehículos en edificios o predios destinados exclusivamente a este fin, y que construidos y operados por empresas públicas o privadas sirven a

Las zonas urbanas de mayor densidad, intensidad de población y de transferencia. Si estos servicios públicos de estacionamiento se coordinan -- con los sistemas de transporte colectivo y con -- los patrones de uso del suelo, representan un -- gran potencial para la optimización de los via-- jes generados en el Distrito Federal y por ende en la reducción de la congestión total. Las normas para esta tercera modalidad de espacio para estacionamientos corresponden a normas para viabilidad". (1).

2.1.1. Objetivos de las Normas para Estacionamiento de Vehículos.

Los objetivos particulares del sistema de Normas de Planificación Urbana, en lo referente a los -- parámetros y criterios para la dotación de espacio para el estacionamiento de vehículos son:

- . Actualizar la oferta de espacio para el estacionamiento de vehículos para adecuarla a los requerimientos que imponen una mayor tenencia de vehículos.
- . Contribuir a que la oferta de espacio para estacionamiento se distribuya de manera óptima -- en el territorio del Distrito Federal.
- . Complementar el sistema de transporte público para promover y facilitar su uso.

(1) Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Planificación. Oficina de Normas y Criterios.

- . Apoyar la zonificación de los usos del suelo y de densidades para lograr una mayor correspondencia entre oferta y demanda. (1).

2.1.2. Capacidad Total de los Estacionamientos.

En el cuadro siguiente presentamos la capacidad total (cajones) y número de estacionamientos en el Distrito Federal, que se encuentran actualmente a cargo de Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. y organismos particulares, en edificios y lotes.

Estacionamientos del Distrito Federal (2)

Organismos	Edificios		Lotes		Total	
	No. (cajones)	Capacidad	No. (cajones)	Capacidad	No. (cajones)	Capacidad
Servicios Metropolitanos	15	6,533	56	10,531	71	17,064
Particulares	138	33,098	524	44,813	662	77,911
TOTAL	153	39,631	580	55,344	733	94,975

El crecimiento de los estacionamientos en el sector privado ha sido marcadamente mayor que en el sector público, originado por la creciente demanda.

(1) Departamento del Distrito Federal, Normas para la Vialidad, Estacionamiento de Vehículos y Áreas de Transferencia entre distintos tipos de transporte, 1982.

(2) "COVITUR", Estudio de Estacionamientos, 1984.

Debido a que el objetivo principal del sector -- privado es con fines de lucro, la oferta presenta algunas limitantes, pues generalmente en las zonas de mayor necesidad se improvisan estacionamientos en predios, los cuales casi siempre se encuentran mal ubicados, además de que impiden el desarrollo de los edificios.

NOTA: En el Anexo I, se relacionan los estacionamientos fuera de la vía pública, clasificados por de legación política y ubicación.

2.2. Distribución y Localización de los Estacionamientos.

Se puede decir que el 21% de los vehículos que se es tacionan en lotes o edificios, permanecen menos de una hora; el 11% ocupa entre una y dos horas; el 19% dura entre dos y cinco horas y el 49% utiliza el espacio más de seis horas.(1).

Como se puede apreciar el uso de los estacionamientos es marcadamente mayor de seis horas.

Una de las características de los vehículos particulares es que emplean un promedio de uso activo de 3 horas al día y las veintiuna horas restantes, permane cen estacionados.

(1) Comisión Nacional de Vialidad y Transporte Urbano. Estudio de Oferta, Demanda y Pronóstico de estacionamiento Abril, 1982.

Si consideramos que los destinos finales de los usuarios, como son: trabajos, escuelas, centros comerciales y de abasto, etc., se encuentran ubicados en la zona central e intermedia del Distrito Federal, así también, las fábricas se localizan al norte, el cruce de vehículos por el centro se hace problemático - en las horas pico, por lo que se requiere de una mejor distribución y localización de los estacionamientos en todo el Distrito Federal, principalmente de transferencia con los distintos tipos de transporte colectivo; para evitar la circulación de automóviles por el centro del Distrito Federal.

Con el objeto de contar con los elementos de análisis que coadyuvan a desarrollar el presente inciso - acerca de la distribución de los estacionamientos - fuera de la vía pública en el Distrito Federal presentamos un cuadro donde se describe la oferta real de estacionamientos en número y capacidad, existentes en el Distrito Federal, tanto para edificios de estacionamientos como lotes, así como sus porcentajes respectivos:

OFERTA DE ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA EN
EL DISTRITO FEDERAL (1)

T i p o	No. de Estacionamientos	%	Capacidad Cajones	%
Edificios	153	20.9	39,631	41.7
Lotes	580	79.1	55,344	58.3
TOTAL	733	100.0	94,975	100.0

(1) Tesis Mariela Saldivar Pérez; "Problemas de los estacionamientos en la Ciudad de México", COVITUR, 1983.

DISTRIBUCION DE ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA POR
DELEGACION POLITICA Y CAPACIDAD

ESTACIONAMIENTOS EN EDIFICIOS (1)

Delegación	No. de Estacionamientos	Cajones	Porcentaje
Cuauhtémoc	122	28,788	72.6
V. Carranza	3	1,398	3.5
M. Hidalgo	10	3,684	9.3
A. Obregón	4	1,074	2.7
Coyoacán	1	100	0.3
B. Juárez	8	2,402	6.1
Tlalpan	2	477	1.2
G.A. Madero	3	1,708	4.3
TOTAL	153	39,631	100.0

ESTACIONAMIENTOS EN LOTES (1)

Delegación	No. de Estacionamientos	Cajones	Porcentaje
Cuautémoc	478	31,255	56.5
Tlalpan	5	1,943	3.5
Azcapotzalco	8	1,325	2.4
V. Carranza	15	2,351	4.2
M. Hidalgo	29	3,115	5.6
G.A. Madero	8	1,957	3.5
Contreras	1	150	0.3
Iztapalapa	1	2,153	3.9
B. Juárez	23	7,294	13.2
Iztacalco	4	2,636	4.8
A. Obregón	6	655	1.2
Coyoacán	2	510	0.9
TOTAL	580	55,344	100.0

(1) Tesis.-Mariela Saldívar Pérez. "Problemas de los Estacionamientos en la Ciudad de México," COVITUR, 1983.

2.3 Planes de Crecimiento.

"En el Plan Rector de Estacionamientos elaborado por la empresa, Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitan, S.A., para la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano; se calcula un déficit de 98,000 cajones para el año 1987, y se determina la necesidad de construir estacionamientos de acuerdo a lo siguiente:

1. Estacionamientos periféricos de gran capacidad y bajo costo, localizados en aquellos puntos de conexión con el transporte colectivo, de preferencia en el área periférica de la ciudad con la finalidad de que capte una gran cantidad de automóviles de aquellos usuarios que tienen su origen en esta área.
2. Estacionamientos de transferencia localizados en terminales del Metro y/o por los ejes viales, para dar apoyo al uso del transporte colectivo fundamentalmente para aquellos usuarios que tienen su origen en la zona media del área urbana.
3. Aumentar el número de cajones de estacionamientos en las zonas de mayor congestión de la ciudad, con la finalidad de eliminar el estacionamiento inadecuado de los automóviles por las vías de circulación de vehículos.

Fuente: Plan de Estacionamientos, elaborado por Ingeniería de Sistemas de Transporte Metropolitan, S.A. Abr./82.

4. Finalmente se propone un programa intenso de concientización ciudadana que permita mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad; en tanto se elimina la generación de viajes innecesarios y se racionaliza el uso del espacio público y del transporte urbano".

A continuación se detalla el número planteado de cajones a construir, así como el tipo de estacionamiento requerido para satisfacer la posible demanda de 98,000 cajones para el año 1987.

DEFICIT DE CAJONES (1)
DEFICIT DE CAJONES A 1987

<u>No.</u>	<u>Tipo de estacionamiento a Construir</u>	<u>No. de Cajones</u>	<u>%</u>
1.	Estacionamientos de transbordo con el Metro (STC)	42,000	42.9
2.	Estacionamientos de transbordo con rutas expreso de autobús	27,000	27.5
3.	Estacionamientos en zonas críticas.	13,000	13.3
4.	Conversión de lotes a edificios de estacionamientos.	16,000	16.3
TOTAL		<u>98,000</u>	<u>100.0</u>

Como se observa los planes de crecimiento deben ser iniciados a corto plazo con el objeto de satisfacer la demanda y dotar al Distrito Federal, del espacio suficiente para estacionamiento con el fin de contri

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, COVITUR, 1982.

buir a la mejoría de la vialidad de la misma ciudad.

Por otra parte, dentro de los planes de estaciona---
miento está la construcción de estos en la periferia
de la ciudad, en puntos cercanos a las rutas de ----
transporte público de superficie y a estaciones del
Metro, y representan 70% del total de cajones.

3. DEMANDA.

El incremento constante de los vehículos que circulan en el Distrito Federal, es uno de los factores principales por lo que se hace más patente la falta de espacios para estacionamientos, de la misma forma en que se da este hecho, se debería de dar también el incremento del número de estacionamientos fuera de la vía pública pues la relación entre las dos situaciones no es acorde.

Concepto.- Es la cantidad de cajones requeridos por los propietarios de vehículos para el estacionamiento de los mismos fuera de la vía pública.
(1).

(1) Definición del grupo.

3.1. Demanda de Estacionamientos.

- Objetivos de las Normas para Estacionamientos de Vehículos.

"La modificación y actualización de las normas concernientes a la demanda de espacio para estacionamiento de vehículos por uso del suelo se fundamenta en los siguientes criterios:

- El reconocimiento de que la demanda de espacios para estacionamiento de vehículos está generada por la totalidad de los usos y no solo por parte de --- ellos, como se ha considerado tradicionalmente.

- La consideración de aquellos usos que generan mayores conflictos por falta de espacio para el estacionamiento de vehículos.

- La necesidad de contar con un criterio uniforme de cuantificación de la demanda, para los diversos usos, que permita la exigencia y aplicación estricta del reglamento. En el caso de la vivienda, la de manda se cuantifica por unidad y en todos los demás usos por metros cuadrados construídos u ocupados, - no permitiéndose el descuento de ninguna área.

- El reconocimiento de la existencia de zonas distintas en la ciudad, en cuanto a características de intensidad de uso del suelo, densidad de población, cobertura del transporte público, grado de mezcla - de usos del suelo y niveles de ingreso familiar, mo difica la demanda de estacionamiento de la siguiente forma:

Mayor Intensidad o densidad de uso del suelo	Mayor demanda.
Mayor Cobertura de Transporte Público	Menor demanda.
Mayor Nivel de Ingreso de la Población	Mayor demanda.
Mayor mezcla de usos del suelo	Menor demanda.

- La necesidad de aplicar selectivamente el pago -- sustitutivo a centros y corredores urbanos de alta necesidad como medida que facilite la consolidación de estas zonas y permita dotarlas de edificios de estacionamientos públicos".(1).

La demanda de usuarios para estacionamientos es de 1'698,000 vehículos particulares y se describen en el cuadro siguiente:

(1) Departamento del Distrito Federal, Normas para Vialidad, Estacionamiento de Vehículos y áreas de Transferencia - entre Distintos Tipos de Transporte, 1982.

DESGLOSE DE LOS VEHICULOS REGISTRADOS EN EL
DISTRITO FEDERAL A 1982 (1)

<u>Tipo de Transporte</u>	<u>No. de Unidades</u>	<u>%</u>
Automóviles Particulares	1'699,000	96.83
Autobuses Urbanos	9,300	-
Autobuses Particulares	3,300	-
Autobuses Suburbanos	1,940	-
Taxis Colectivos	37,500	3.17
Metro Vagones	1,818	-
Trolebuses	700	-
Tranvías	35	-
TOTAL	*1'754,000	100.00

* Cifras aproximadas determinadas por COVITUR, en el Plan -
Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal.

(1) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal COVITUR, 1982.

3.2. Determinación de la Demanda Real.

Definición.

Demanda Real.

Entendemos por demanda real al total de automóviles particulares que hasta el año de 1983 se encuentran registrados como unidades circulantes en el Distrito Federal, los cuales requieren de un espacio para su estacionamiento. (1).

Analizando las cifras de automóviles registrados en el Distrito Federal, se puede determinar el crecimiento vehicular, mismo que representa un crecimiento elevado.

En los años de 1979 a 1982 se puede observar variaciones en el número de vehículos registrados en el Distrito Federal y sin embargo el total de vehículos aumentó considerablemente, puesto que las cifras de vehículos registrados en el Estado de México, repercuten directamente en el total de vehículos que circulan en el Distrito Federal. Obsérvese el siguiente cuadro y su incremento porcentual.

(1) Definición de grupo.

Año	Vehículos Registrados en el D.F.	*%	Vehículos Registrados Edo. de Mex.	*%	Total de Vehículos Registrados
1972	728,519	93.8	47,751	6.20	776,270 (1)
1979	1'516,087	76.10	473,800	23.90	1'989,887 (1)
1980	1'869,808	85.70	311,953	14.30	2'181,761 (1)
1981	1'663,000	74.60	567,000	25.40	2'230,000 (1)
1982	1'754,000	100.00	**	**	1'754,000 (2)

* Porcentaje de influencia de vehículos en el Distrito Federal.

** No se obtuvieron las cifras en ninguna fuente.

(1) Secretaría de Programación y Presupuesto, Dirección General de Estadística, Departamento de Estadística de -- Servicios, Oficina de Comunicaciones y Transportes. Vehículos Registrados a 1980.

(2) Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal, septiembre, 1982.

3.3. Determinación de la Demanda Potencial.

Para efectos de este punto es necesario tomar en consideración el número de vehículos particulares registrados en el Distrito Federal así como, los pronósticos de ventas elaboradas por la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles para determinados - períodos posteriores, que nos permita contar con elementos de análisis y conocer el número de usuarios - potenciales a futuro, mismos que serán sujetos de demandar un lugar de estacionamiento.

Definición.

Demanda Potencial.

Es el pronóstico de ventas del número de vehículos particulares en el Distrito Federal, que se obtiene de una proyección a un periodo determinado, tomando como base el número de demandantes reales registrados en el Distrito Federal a una fecha determinada. (1).

Determinación de los Usuarios Potenciales.

Para determinar el posible número de usuarios potenciales, para los años de 1983 a 1986, es necesario - considerar el número de vehículos particulares registrados (usuarios reales) en el Distrito Federal, así como las proyecciones de ventas de vehículos, como - se indica en el cuadro a continuación.

(1) Definición del Grupo.

Proyecciones en el D.F.	1983	1984	1985	1986
Vehículos particu lares registrados (1) y (2)	1'795,625*	-	-	-
Venta proyectada (2)		93,492	118,090	127,302
Usuarios potencia les demandantes - de estacionamiento.	-	1'889,117	2'007,207	2'134,509

* La cifra se compone de 1'699,000 vehículos particulares re
gistrados en 1982, más 96,625 que son las ventas correspon
dientes a 1983, según datos obtenidos en la Asociación Me
xicana de Distribuidores de Automóviles.

NOTA: Los usuarios reales de 1983 más la venta de vehículos
de 1984, determina la proyección de usuarios potencia
les para 1984 y así sucesivamente hasta 1986.

(1) Fuente: COVITUR - Plan Rector de Vialidad y Transporte
del Distrito Federal.- 1982.

(2) Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, -
Febrero, 1984.

De 1'880,367* vehículos registrados en el Distrito Federal 1'794,625 son automóviles particulares y representan el 95.45% los restantes 85,742 corresponden a los vehículos colectivos que representan el 4.55% del total.

* El total de vehículos registrados en el Distrito Federal se integra como sigue:

	1'754,000	Vehículos a 1982, según el plan - Rector de Vialidad.
más	96,625	Venta total de automóviles en el Distrito Federal en 1983, según - datos de la AMDA (1).
más	29,742	Venta de camiones en el Distrito Federal en 1983 según datos de la AMDA (1).
	<u>1'880,367</u>	Total de vehículos registrados en el D.F.

NOTA: Para efectos del presente trabajo no se considerará la influencia que tienen los vehículos del Estado de México en el total de vehículos circulantes en el distrito Federal, mismos que ascienden a 546,000, según el Plan Rector de Vialidad y Transporte de 1982.

(1) Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, - Febrero, 1984.

3.4. Perspectivas de la Demanda de Espacios para Estacionamiento.

La demanda de cajones para estacionamiento, se relaciona directamente con la producción y venta de los automóviles particulares que año con año se realiza en el Distrito Federal.

La demanda del mercado de automóviles se finca en el progreso o fracaso del país o de una empresa del ramo en particular. Los años 80 transcurridos, se caracterizaron en experimentar decrementos drásticos en la oferta y demanda de automóviles, provocando un mercado inestable.

Los principales factores que motivaron esta caracterización de la economía son:

Externos.- Recesión en la economía internacional.
 Políticas proteccionistas (principalmente de E.U.A.).
 Recesión en la industria automotriz estadounidense.

Internos.- Recesión en la economía nacional.
 Altas tasas de interés.
 Fuerte incremento en los precios.
 Bajo poder adquisitivo del dinero.
 Altos costos financieros.

Por ello en la industria automotriz de contar con niveles de producción nacional del orden de 597,118 unidades en 1981 se cayó al 21% en 1982 y al 52% en 1983, con respecto al año de 1981. Por lo que se refiere a --

las ventas; se registraron caídas similares de 18% y -- 52%, en los mismos años respecto a 1981.

De acuerdo con un estudio económico efectuado por la -- Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles -- (AMDA), en inicios de 1984 y tomando en consideración el Producto Interno Bruto (PIB), el índice de precios im-- plicitos del PIB, y la inversión fija bruta del año an-- terior; se estableció una hipótesis partiendo de una de-- manda real con 197,193 unidades, se estimó un decremen-- to para 1984 del 3.2%.

Para 1985 se espera una recuperación de 26.3% con ---- 241,100 y para 1986 se estima un aumento del 7.8% res-- pecto a los niveles del año anterior. De acuerdo con es-- ta hipótesis, la recuperación se iniciará a partir del año 1985, para continuar ascendente en 1986, con una ci-- fra aproximada de 259,800 unidades. (1).

Por lo que se refiere al Distrito Federal, hemos consi-- derado las variaciones en los porcentajes antes detalla-- dos, debido a que el comportamiento del mercado capita-- lino de automóviles es homólogo al nacional.

Las perspectivas de construcción de espacios para esta-- cionamiento en el Distrito Federal son poco halagüeñas, debido a que hasta diciembre de 1983 se tenía un défi-- cit de 100,000 cajones aproximadamente, cantidad que -- tiende a incrementar la incorporación a la flota vehicu-- lar un promedio anual de 90,000 automóviles.

(1) Boletín Panorama Económico.- AMDA 1984.

Esto viene a manifestarse en los estragos de una vialidad no planeada en el tiempo oportuno y por consecuencia insuficiente e inoperante.

De ahí que sea un problema prioritario para las autoridades respectivas, quienes deben buscar soluciones congruentes a esta realidad, pues el déficit de cajones en lugar de disminuir, tiende a aumentar, llevando de esta manera a la ciudad y sus habitantes a un caos vial en un plazo relativamente mediano.

CAPITULO IV

INVESTIGACION DE CAMPO PARA LA EVALUACION
DE LA IMAGEN Y OPERACION DE LOS ESTACIONA
MIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA.

INTRODUCCION

Para la presentación de este Capítulo fue necesario elaborar una Metodología que nos permitiera identificar y analizar cada uno de sus elementos, los cuales se detallan a continuación:

- A.- HIPOTESIS
- B.- OBJETIVO
- C.- INVESTIGACION DE CAMPO
 - 1.- Definición del Universo.
 - 2.- Determinación del tamaño de la Muestra.
 - 2.1.- Fórmulas.
 - 2.2.- Desarrollo del Procedimiento.
 - 3.- Factores a evaluar.
 - 4.- Obtención de la Información
 - 4.1.- Elaboración de los cuestionarios.
 - 4.2.- Levantamiento de Información.
 - 5.- Análisis de la Información.
 - 5.1.- Análisis del cuestionario aplicado a Directivos.
 - 5.2.- Análisis del formato guía para evaluar la normatividad de las instalaciones.
 - 5.3.- Representación gráfica del cuestionario aplicado a operarios.
 - 5.4.- Representación gráfica del cuestionario aplicado a usuarios.
 - 6.- Cruce de información.
 - 7.- Afirmación o negación de la Hipótesis.

A.- HIPOTESIS.

Actualmente los estacionamientos fuera de la vía pública operan en promedio a un 64% de su capacidad total*, asimismo, existe también una creciente demanda insatisfecha del servicio de estacionamiento.

Creemos que esta situación se debe a la mala imagen y deficiente operación.

* Programa de estacionamientos fuera de la vía pública.
Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. 1984.

B. OBJETIVO.**1. De la imagen:**

Conocer la opinión de los usuarios de estacionamientos en cuanto a tarifas, seguridad, publicidad, trato al público, personal (presentación y honradez) e instalaciones.

2. De la operación:

Conocer el funcionamiento de los estacionamientos fuera de la vía pública en cuanto a objetivos, políticas y normas, procedimientos, estructura orgánica, administración de recursos humanos, materiales y financieros, publicidad, instalaciones y rentabilidad del servicio.

C. INVESTIGACION DE CAMPO:

Es un estudio que se realiza para determinar y evaluar - la problemática que envuelve a los estacionamientos fuera de la vía pública*.

1. DEFINICION DEL UNIVERSO:

El universo o población es el total de estacionamientos fuera de la vía pública ubicados en el Distrito Federal.

Para nuestro estudio en particular se consideró como universo a un total de 733 estacionamientos compuestos por 153 en edificios y 580 en lotes (Anexo I pag. No. 246).

* Definición del grupo.

2. DETERMINACION DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA .

En la presente investigación se determinó aplicar una -- muestra que fuera representativa de la población, misma que se obtuvo a través del método aleatorio simple, el cual tiene como propósito establecer la homogeneidad de dicha población, a partir de un subconjunto de la misma con un alto nivel de confianza y con un grado mínimo de error (1).

De las ventajas que proporciona utilizar la técnica estadística del muestreo, podemos mencionar, entre otras, -- las siguientes:

- Ahorro de tiempo.
- Ahorro económico.
- Efectividad en los resultados.
- Menor esfuerzo físico.

El tamaño de la muestra para la aplicación de cuestionarios a operarios, fue de 78, dato obtenido después de -- aplicar el factor de corrección a la muestra original de 87. Asimismo para los cuestionarios a usuarios se determinó aplicar un total de 900 cuestionarios, con objeto -- de contar con una mayor confiabilidad en los resultados. (El desarrollo y justificación del método, se encuentra en las pags. Nos. 120 y 121).

(1) Jorge Padua "Técnicas de investigación aplicada a las -- Ciencias Sociales".
Fondo de Cultura Económica,
México, 1979.

2.1. Fórmulas.

- Tamaño de la población = N = 733 estacionamientos
- La fórmula utilizada para el cálculo del tamaño de la muestra, obtenida del libro "Introducción al Muestreo" de Adela Abad de Servin y Luis A. -- Servin Andrade, para una población de 733 estacionamientos, es la siguiente:

$$No = \frac{PQ}{V}$$

Donde:

- No = Tamaño de la muestra original.
- P = Probabilidad a favor.
- Q = Probabilidad en contra.
- V = Varianza.

- La fórmula para el cálculo de la varianza, obtenida del libro antes mencionado, es:

$$V = \frac{d^2}{t}$$

Donde:

- V = Varianza.
- d = Error de estimación
- t = Nivel de confianza de acuerdo al área bajo la curva normal.

- La fórmula para el cálculo del tamaño de la muestra para poblaciones finitas, que permite la aplicación del factor de corrección para ajustes a --

muestras originales, con un error de estimación - del 0.05% y un nivel de confianza de 95%, es la siguiente:

$$n = \frac{1}{c^2}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra definitiva
 c = Error de estimación

Esta fórmula se utiliza para comprobar la aplicación de las fórmulas citadas anteriormente:

$$No = \frac{PQ}{V} \quad y \quad v = \frac{d}{t}^2$$

- La fórmula para aplicar el factor de corrección a muestras finitas, cuando se requiere de ajustes es:

$$n = \frac{No}{1 + \frac{No}{N}}$$

Donde:

No = Tamaño de la muestra original
 N = Tamaño de la Población
 n = Tamaño de la muestra definitiva

2.2. Desarrollo del Procedimiento.

2.2.1. Tamaño de la muestra de estacionamientos.

Para determinar el tamaño de la muestra respecto al número de estacionamientos a visitar, se consideró lo siguiente:

t = Nivel de confianza	90 %
= 1.68 de acuerdo a las tablas del area bajo la curva normal	
d = Error de estimación	0.09 %
P = Probabilidad a favor	0.50 %
Q = Probabilidad en contra	0.50 %

CALCULO:

- Determinación de la Varianza

$$V = \frac{d^2}{t^2} = \frac{.09^2}{1.68^2} = (0.0535714)^2 = 0.0028698$$

- Determinación del tamaño de la muestra

$$N_0 = \frac{PQ}{V} = \frac{0.5 \times 0.5}{0.0028698} = \frac{0.25}{0.0028698} = 87.114$$

- Aplicando el factor de corrección para muestras finitas, en este caso de 733 estacionamientos, obtenemos el tamaño de la muestra definitiva:

$$N = \frac{N_0}{1 + \frac{N_0}{733}} = \frac{87.114}{1 + \frac{87.114}{733}} = \frac{87.114}{1 + 0.1188} = \frac{87.114}{1.1188} = 77.86$$

2.2.2. Tamaño de la muestra de Usuarios.

Para determinar el tamaño de la muestra respecto a los usuarios a encuestar, se consideró lo siguiente:

t = Nivel de confianza 95 %
 = 1.96 de acuerdo a las tablas del área bajo la curva normal, mismo dato que fue cerrado a 2 para -- efectos de cálculo.

d = Error de estimación 0.05 %

P = Probabilidad a favor 0.50 %

Q = Probabilidad en contra 0.50 %

CALCULO:

- Determinación de la varianza

$$v = \frac{d}{t}^2 = \frac{.05}{2}^2 = (0.025)^2 = 0.000625$$

- Determinación del tamaño de la muestra

$$No = \frac{PQ}{v} = \frac{0.5 \times 0.5}{0.000625} = \frac{0.25}{0.000625} = 400$$

El resultado anterior se comprueba mediante el uso de la fórmula siguiente:

$$n = \frac{1}{c^2} \text{ donde } c = \text{Error de estimación} = 0.05\%$$

$$n = \frac{1}{(0.05)^2} = \frac{1}{0.0025} = 400$$

En este caso no es conveniente aplicar el factor de corrección, ya que por tratarse de una población demasiado grande (1'698,000 usuarios), únicamente se vería disminuida la muestra en una décima de punto, es decir de 400 - disminuiría a 399.9.

Sin embargo por decisión del grupo, consideramos conveniente aplicar 900 cuestionarios, mismos que representan el 125% más de la muestra obtenida, con el fin de contar con una mayor representatividad de la población.

3. FACTORES A EVALUAR.

Para la obtención de la información mediante el uso o --- aplicación de la técnica de cuestionarios, se determinó - emplear el método del Análisis Factorial del Banco de Mé- xico, el cual establece diez factores con sus correspon- dientes funciones; a continuación se mencionan los facto- res que se consideraron de acuerdo a las características de los estacionamientos fuera de la vía pública en el Distri- to Federal.

FACTORES

3.1. Medio ambiente.

Definición. Es el conjunto de influencias externas - que actúan sobre la operación de los es- tacionamientos fuera de vía pública.

Objetivo. Mantener informados a los estacionamien- tos fuera de la vía pública sobre los -- cambios que ocurren en las condiciones - externas, tales como políticos, económi- cos, sociales, legales y físicos para op- timizar su servicio.

3.2. Políticas y Dirección. (Administración General).

Definición. Es la orientación y manejo de los esta- cionamientos fuera de la vía pública, para alcanzar sus objetivos mediante la admi- nistración de sus actividades.

Objetivo. Fijar a los estacionamientos fuera de la vía pública, objetivos razonables, orientar las actividades y proveerle de los medios y recursos necesarios para alcanzarlos de manera económica y dentro de los plazos previstos.

3.3. Financiamiento.

Definición. Es el manejo de los aspectos monetarios y crediticios.

Objetivo. Prever los recursos monetarios para efectuar las inversiones necesarias, así como para desarrollar las operaciones propias de los estacionamientos fuera de la vía pública.

3.4. Medios de Producción.

Definición. Dotar a los estacionamientos fuera de la vía pública de terrenos, edificios y equipos que permitan efectuar sus operaciones eficientemente.

Objetivo. Conocer la opinión del usuario respecto al funcionamiento y presentación de las instalaciones de los estacionamientos.

3.5. Fuerza de Trabajo. (Personal operativo).

Definición. Es la cortesía, presentación y honradez del personal empleado en los estacionamientos fuera de la vía pública.

Objetivo. Seleccionar, adiestrar y organizar un personal idóneo, tratando de alcanzar la óptima productividad en sus labores, así -- como proporcionar buen trato al usuario y al vehículo, garantizándole su seguridad y confianza.

3.6. Mercadeo.

Definición. Investigar y analizar los diferentes segmentos del mercado para lograr una mayor penetración y aceptación por parte del usuario.

Objetivo. Adecuar el servicio de estacionamientos que garantice el incremento de su uso y proporcione el óptimo beneficio, tanto a los estacionamientos fuera de la vía pública como a los usuarios.

3.7. Contabilidad y Estadística.

Definición. Es el registro de operaciones y la generación de información de los estacionamientos fuera de la vía pública.

Objetivo. Mantener los registros contables actualizados de los estacionamientos fuera de la vía pública e informar oportunamente.

4. OBTENCION DE LA INFORMACION.

Para llevar a cabo el levantamiento de información fue -- necesario diseñar tres modelos de cuestionarios, los cuales permitieran recabar los datos lo más correctos posibles y obtener un resultado confiable respecto a la imagen y operación de los estacionamientos fuera de la vía pública en el Distrito Federal. Así mismo se elaboró un formato guía sobre normatividad para evaluar las instalaciones.

4.1. Elaboración de Cuestionarios.

Los cuestionarios que se elaboraron, se detallan en seguida:

- Cuestionario de Operación para Directivos. (Anexo II pág. No. 304).
- Cuestionario de Operación para Operarios. (Anexo III pág. No. 315).
- Cuestionario de Imagen para Usuarios. (Anexo IV -- pág. No. 321).
- Formato guía para evaluar aspectos de normatividad de las instalaciones. (Anexo V pág. No. 327).

4.2. Levantamiento de Información.

En el punto de referencia se determinó una metodología simple que facilitará la obtención de datos en forma eficiente, como a continuación se describe:

4.2.1. Directivos.

Con referencia a los cuestionarios a Directi-

vos se aplicaron a las tres empresas de mayor importancia, siendo éstas: Estacionamientos de México, A. C., Grupo Ranver y Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V.

4.2.2. Operarios.

Para el levantamiento de la información respecto a operarios se consideraron 78 estacionamientos que representan el tamaño de la muestra obtenida, los cuales fueron seleccionados aleatoriamente, tanto para lotes como para edificios. Posteriormente se llevó a cabo la ubicación por direcciones, mismas que fueron localizadas en un mapa del Distrito Federal, con el fin de facilitar el desarrollo de la investigación de campo.

A este levantamiento de información se integró un anexo que completa los aspectos más importantes sobre normatividad, con el fin de que, en el momento de efectuar las encuestas, se pudiera observar que tanto se apegan los estacionamientos a ella.

4.2.3. Usuarios.

Para el levantamiento de información respecto a usuarios, se consideraron 900 cuestionarios, mismos que resultaron de aplicar la técnica estadística del muestreo aleatorio simple.

5. ANALISIS DE LA INFORMACION.

5.1. Análisis del Cuestionario Aplicado a Directivos.

La información obtenida del cuestionario aplicado a los Directivos de las tres empresas más importantes, en lo que se refiere a estacionamientos en el Distrito Federal (Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V., Estacionamientos de México, A. C. y Grupo Ranver), se presenta a continuación, en dos cuadros analíticos, debido a las características propias de cada pregunta.

5.1.1. Cuadro Analítico no. 1.

Considera las preguntas condicionadas con respuestas cerradas de "sí o no".

5.1.2. Cuadro Analítico No. 2.

Considera las preguntas con respuestas condicionadas a opciones múltiples.

Cuadro No. 1

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet		Est. Méx		Ranver		Se cumple		Participa			
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	%	
1	Apoyo de autoridades.	X		X			X	2	1	3	67	33	100
2	El giro es favorecido por estímulo fiscal.		X		X		X		3	3	0	100	100
4	El objetivo está definido y por escrito.	X		X		X		3		3	100	0	100
6	La empresa cuenta con manual de Org.	X			X	X		2	1	3	67	33	100
7	Existen políticas --- admivas. por escrito.	X			X	X		2	1	3	67	33	100
8	Existe descripción - de puestos	X		X		X		3		3	100	0	100
9	Cuenta la Dirección con un sist. de control de operación.	X		X		X		3		3	100	0	100
10	Se preveen las necesidades de financiamiento.	X		X			X	2	1	3	67	33	100

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet		Est. Mèx		Ranver		Se cumple		Total	Participa		Total %
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	NO	
11	Cuenta con alguna Fte. de financiamiento externo.	X		X		X		2	1	3	67	33	100
12	Es suficiente el financiamiento externo.	X		X		X		2	1	3	67	33	100
13	Es rentable el serv. - de estac.		X	X		X		1	2	3	33	67	100
14	Cuenta con un sistema de contratac. de personal.	X		X		X		3		3	100	0	100
17	Cuenta con algún sistema de incentivos y promoción.		X	X		X		1	2	3	33	67	100
21	Cuenta con Reglamento Int. de Trabajo.	X		X		X		2	1	3	67	33	100
25	Considera que se puede incrementar el índice de ocup.	X		X		X		2	1	3	67	33	100

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet		Est. Mèx		Ranver		Se cumple		Total	Participa		Total %
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		SI	NO	
28	Considera necesaria la publicidad.	X			X	X		1	2	3	33	67	100
29	Proporciona algún servicio adicional	X		X		X		2	1	3	67	33	100
30	Los serv. adicionales incrementan el serv. de estac.		X	X			?	1	1	3	33	33	66
32	Cuenta con un sistema contable	X		X		X		3	0	3	100	0	100
33	Tiene algún registro estadístico.	X		X		X		3	0	3	100	0	100

Cuadro No. 2

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet	Est. Méx	Raniver	Total	Porcentaje Total			
						Alta	Media	Baja	
3	Como considera la demanda del servicio	Alta	Alta	Alta	3	100	0	0	
5	En qué % se cumple el objetivo de la Emp.	100	80	85	3				
15	Grado de escolaridad promedio del personal	Secund.	Primaria	Primaria	3	Prim. 67	Secun. 33	Bach. 0	
16	Edad promedio de los trabajadores. (años)	28	23	27	3				
18	Qué resultados obtiene del sist. de Promoción e Incentivos.	Regular	Bueno	Regular	3	Bueno 33	Regul. 67	Malo 0	
19	Promedio días/semana que falta su personal y número de personas	1 día 10 pers.	1 día 100 pers.	1 día 11 pers.	3				
20	Tipo de prestaciones para el personal.	- - vacación - despensa	- S. Médico - vacación -	- S. Médico - vacación -	3	Médi co 67	Vivien da 0	Vaca ción 100	Des- pensa 33

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet	Est. Méx	Ranver	Total	Porcentaje Total				
22	Número de personas que causan baja al año.	50	50	?	3					
23	Frecuencia de accidentes al año	12	16	5	3					
24	Indice de ocupación de los estacionamientos	50%	75%	75%	3	25% 0	50% 33	75% 67	100% 0	
26	Con qué tarifa opera	Transf. 5.00 Lotes 35.00 Edif 50.00	Lotes 35.00 Edif. 50.00	Edif. 60.00	3	5.00 33	25.00 0	35.00 67	50.00 67	60.00 33
27	Cómo considera las tarifas	Baja	Normal	Baja	3	Alta 0	Normal 33	Baja 67		
31	Quejas más frecuentes de los clientes	- robos	- mal trato - daños - robos	- robos	3	Tari fas 0	Mal Trato 33	Daño 33	Robo 100	
34	Información contable que presenta	- Edos. Fin. contables - Edo. Orig. y apl. rec	- Balance - Edos resul. - Edo Orig. y apl. rec.	- Balance - Edo P. Gan	3					
	Frecuencia	Mensual y Anual	Mensual y Anual	Mensual y Anual						

Pregunta	C o n c e p t o	Servimet	Est. Méx	Ranver	Total	Porcentaje Total		
35	Frecuencia de las audi_ torias	- mensual - anual	- semestral	- anual	3	Mensual 33	Semest 33	Anual 67

5.1.3. Resumen del Cuestionario Aplicado a Directivos.

5.1.3.1. Medio Ambiente.

La información obtenida reveló que las autoridades del Departamento del Distrito Federal a través de sus Delegaciones políticas, favorecen la apertura y operación de estacionamientos en el área correspondiente, ya que proporciona toda clase de apoyo a los empresarios del ramo.

Es importante señalar que las empresas del "Grupo Ranver" opinan que no existe tal apoyo (Pregunta No. 1).

De acuerdo con el Criterio de los empresarios de estacionamientos, es deseable que las autoridades hacendarias implementen una política fiscal que aliente la apertura y operación de sus establecimientos; ya que en la actualidad no se cuenta con ningún estímulo al respecto, que haga de este giro un atractivo para los inversionistas. (Pregunta No. 2).

5.1.3.2. Dirección.

El objetivo de estas empresas es claro y se encuentra definido en cada uno de los casos, coincidiendo

todos en que es "satisfacción de --- necesidades del usuario", misma que se cumple en un 88% en promedio, siendo aceptable este porcentaje. (Preguntas No. 4 y 5).

Nuestros informantes dijeron en general que sí cuentan con un manual de organización, y que sus políticas se encuentran definidas, así como -- cada uno de los puestos tanto administrativos como operativos.

Las empresas Servicios Metropolitanos, S.A.de C.V. y Grupo Ranver, mostraron el Reglamento Interior de Trabajo, que establece las normas de seguridad e higiene, así como de labores genéricas en sus estacionamientos.

La empresa Estacionamientos de México, A.C., informó que no tiene aún estructurado su Reglamento Interior de Trabajo, y que los lineamientos de trabajo y las políticas son empíricos y transmitidos oralmente. (Preguntas No. 6, 7, 8, 9 y 21).

5.1.3.3. Financiamiento.

Según la opinión de estos empresarios, los estacionamientos no son autofinanciables, por lo que deben --

procurarse recursos externos, siendo algunos de origen Bancario, en lo -- que se refiere a empresas privadas. (Pregunta No. 13).

En el caso de Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. no cuenta con ningún tipo de financiamiento externo, ya que la Comisión de Vialidad y Transporte -- Urbano, le proporciona la infraes--- tructura necesaria (estacionamientos en Edificios y Lotes) para su admi-- nistración y operación. (Preguntas - Nos. 11, 12 y 13).

Sólo la empresa Estacionamientos de México, A.C., informó tener rentabi- lidad, siendo ésta del 40% aproxima- damente. (Pregunta No. 13).

5.1.3.4. Mercadotecnia.

Los Directivos informaron que la de- manda del servicio es alta, siendo -- las limitantes: la ubicación del es- tacionamiento y el número de genera- dores que le rodean. (Pregunta No. -- 3).

Según directivos, sus establecimien- tos tienen un índice de ocupación -- del 75% en promedio y consideran que este se puede incrementar mediante -- apoyo de la Secretaría General de --

Protección y Vialidad; consistente en no permitir el estacionamiento de vehículos en zonas prohibidas. (Preguntas No. 24 y 25).

En materia de tarifas, consideran -- que la vigente es baja, siendo el -- promedio de \$35.00 la hora. Se observa que la empresa Servicios Metropolitanos, S.A. de C.V. opera estacionamientos de transferencia, ubicados en la periferia del Distrito Federal, con tarifa de \$5.00 la hora y considera que se requiere de publicidad para darlos a conocer.

Las empresas Estacionamientos de --- México, A.C., y el Grupo Ranver, opinan que no es necesario ningún tipo de publicidad para darse a conocer en el mercado. (Preguntas Nos. 26, - 27 y 28).

En casi todos los estacionamientos - existen servicios adicionales, mis-- mos que se proporcionan, pero no --- constituyen un atractivo para los -- clientes. (pregunta No. 30).

En el aspecto de seguridad a usua--- rios, opinaron que es bueno y que al año se registran un promedio de 43 - accidentes, pudiendo ser: robos par-

ciales o totales, daños a vehículos y a personas, siendo importante resaltar que las quejas más frecuentes se originan por robos y daños a los vehículos. (Preguntas Nos. 23 y 31).

5.1.3.5. Administración y Operación.

En las tres empresas se llevan registros contables y estadísticos, siendo los más importantes el de "entradas y salidas de vehículos", así como el de ingresos de efectivo.

Asimismo los informes más relevantes y usuales son los estados financieros (Balance General, estado de resultados).

Para preservar la buena operación y servicio de los estacionamientos, se lleva a cabo revisiones periódicas - en cada uno de los establecimientos. Las auditorías que se practican pueden ser de dos tipos: internas, cada seis meses y externas, cada año. - - (Preguntas Nos. 32, 33, 34 y 35).

5.1.3.6. Fuerza de Trabajo.

La captación de recursos humanos, se maneja a través de un sistema de reclutamiento y selección de personal definido; en el que se consideran --

aspectos como el de la escolaridad - mínima, que en este caso es de educación primaria, y su edad promedio es de 26 años. (Preguntas Nos. 14, 15 y 16).

La percepción para los empleados --- operativos es igual al salario mínimo de la zona, además de las propinas. Es importante señalar, que se les otorga un sistema de incentivos económicos y de promoción, el cual - ha tenido una respuesta favorable de los trabajadores. (Pregunta No. 17).

Así también las prestaciones que marca la Ley Federal del Trabajo como - son: Seguro Social, vacaciones, aguinaldo y reparto de utilidades, en -- las empresas privadas. Por lo que se refiere a Servimeq, no se otorga -- aún el servicio médico, ni vivienda para sus trabajadores. (Pregunta No. 20).

Existe una rotación de personal, en número aproximado a 50 personas al - año. (Pregunta No. 22).

Al cuestionarles sobre el control -- diario de asistencia, informaron que este es relativo y no se practica -- sistemáticamente. (Preguntas Nos. -- 19, 20 y 22).

5.2. Análisis del Formato Guía aplicado para evaluar la - normatividad de las instalaciones.

A continuación se presenta un cuadro analítico con -
la información obtenida, a través de la observación
directa de las instalaciones de los estacionamientos.

Cuadro No. 3

FORMATO GUIA PARA EVALUAR LA NORMATIVIDAD DE LAS INSTALACIONES

N O R M A T I V I D A D		Se cumple?			Total Participación		Total
No.	Descripción	SI	NO		SI %	NO %	%
1	Entradas y salidas	54	24	78	70	30	100
2	Licencia de estacionamiento a la vista	32	46	78	40	60	100
3	Libro de visitas de inspección	9	69	78	9	91	100
4	Gafete de identificación	11	67	78	12	88	100
5	Registro del personal que labora	34	44	78	43	57	100
6	Tarifa del servicio a la vista del público	53	25	78	69	31	100
7	Horario de trabajo	60	18	78	78	22	100
8	Número telefónico para quejas	4	33	78	58	42	100
9	Expedición de boletos marcados con reloj checador	68	10		89	11	100
10	Expedición del comprobante de pago	74	4	78	97	3	100
11	Anuncio de estacionamiento	57	21	78	74	26	100
12	Anuncio cuando no exista cupo	39	39	78	50	50	100
13	Higiene y seguridad	44	34	78	56	44	100
14	Isletas de seguridad	30	48	78	37	63	100
15	Caseta de control (no menor de 4.5 m ²)	64	14	78	83	17	100
16	Altura libre mínima (2.1 m en Pa y 2.4 m en Pb)	22	25	47	46	54	100
17	Cajones delineados	22	56	78	27	78	100
18	Protección (topes, banquetas)	27	51	78	33	67	100

N O R M A T I V I D A D		Se cumple ?		Total Participación		Total	
No.	Descripción	SI	NO	SI %	NO %	%	
19	Ventilación	62	16	78	81	19	100
20	Áreas de espera (techadas)	41	37	78	52	48	100
21	Drenaje de pavimentos	48	30	78	62	38	100
22	Servicio sanitario	49	29	78	63	37	100
23	Iluminación en áreas de circulación	45	33	78	58	42	100
24	Prevención contra incendios	42	36	78	54	46	100
25	Bodega (para útiles de aseo. Sup. 3m ²).	23	55	78	28	72	100
P R O M E D I O S				54	46	100	

5.2.1. Resumen del Formato Guía de Normatividad.

Se determinó que los estacionamientos cumplen en un 54% con las normas establecidas, dicho porcentaje se obtuvo de promediar los porcentajes parciales; pues existen renglones, en los que el apego a la norma es alto, como lo es: la expedición de boletos marcados con reloj checador (89%), expedición de comprobantes de pago (97%), ventilación natural o artificial (81%), caseta de control (83%), que contrastan con otros requisitos que casi no se cumplen. Existe un alto índice de incumplimiento en los siguientes renglones:

Libro de Visitas de Inspección.	El 91% de los estacionamientos no cumplen con este requisito..
Gafete de Identificación.	En el 88% de los estacionamientos los acomodadores no portan gafete.
Cajones Delineados	El 73% de los estacionamientos no tienen sus cajones -- marcados.
Bodega (para útiles de aseo, Sup. 3m2)	El 72% de los estacionamientos no cuentan con bodega.
Isletas de Seguridad.	El 63% de los estacionamientos no poseen isletas de seguridad.

Licencia de Estacionamiento a la vista El 60% de los estacionamientos no tienen la licencia de funcionamiento a la vista.

Registro de Personal que labora El 57% de los estacionamientos no lleva registro del personal que los opera.

En su mayoría los estacionamientos cuentan con entradas de un solo carril, que les sirven simultáneamente como salidas; contraviniendo de esta manera la norma.

La tarifa de servicio y el número telefónico para quejas, deben estar colocados en el área de acceso y a la vista del público usuario, se observó que se cumple en un 63%.

En cuanto a las instalaciones como son: protecciones, drenaje de pavimentos, servicio sanitario, iluminación adecuada, prevención contra incendios; se determinó un porcentaje promedio de cumplimiento del 51%.

Como se puede observar, el cumplimiento de la norma es relativo; pues aunque los estacionamientos cuentan con las instalaciones, estas no son adecuadas, pues se encuentran en condiciones precarias y limitadas a la mínima exigencia de las autoridades correspondientes; y a pesar del bajo apego a la normatividad, los estacionamientos siguen funcionando, ocasionando con ello la ineficacia en el servicio.

5.3. Representación Gráfica del Cuestionario Aplicado a Operarios.

La información proporcionada por los operarios de los estacionamientos, se analizó de la forma siguiente:

Presentación por cada Pregunta:

- Objetivo
- Pregunta
- Gráfica
- Análisis
- Conclusion.

OBJETIVO. Cuantificar la demanda del servicio.

PREGUNTA No. 1. En el estacionamiento donde usted trabaja, -
¿Qué promedio de automóviles acomodan diaria
mente cada operario?

LA PREGUNTA No. 1 SE ELIMINA POR:

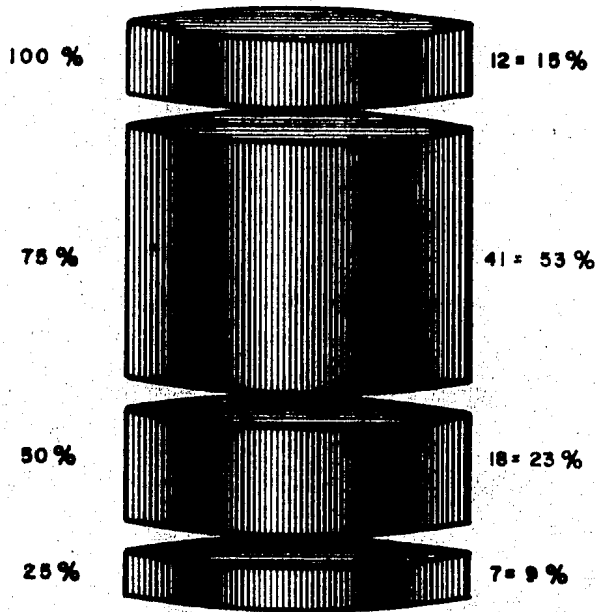
- a). Mal planteamiento de la pregunta.
- b). Mal entendimiento por parte del entrevistador.
- c). Mal enfoque del objetivo.

INDICE DE OCUPACION DE LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: ASIGNAR UN PORCENTAJE A LA DEMANDA Y VALIDAR CONTRA LO INFORMADO POR LOS DIRECTIVOS.

PREGUNTA NO. 2: EL INDICE DE OCUPACION, QUE PORCENTAJE REPRESENTA DEL CUPO TOTAL ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78)

PREGUNTA No. 2.

Análisis.

Del total de los 78 estacionamientos visitados, se observó - que el 53% (41 estacionamientos), tienen un índice de ocupación aproximado del 75% de su cupo total, el 23% (18 estacionamientos), se ocupan al 50%, el 15% (12 estacionamientos), se ocupan en un 100% y tan sólo el 9% restante (7 estacionamientos), tienen un índice de ocupación del 25%.

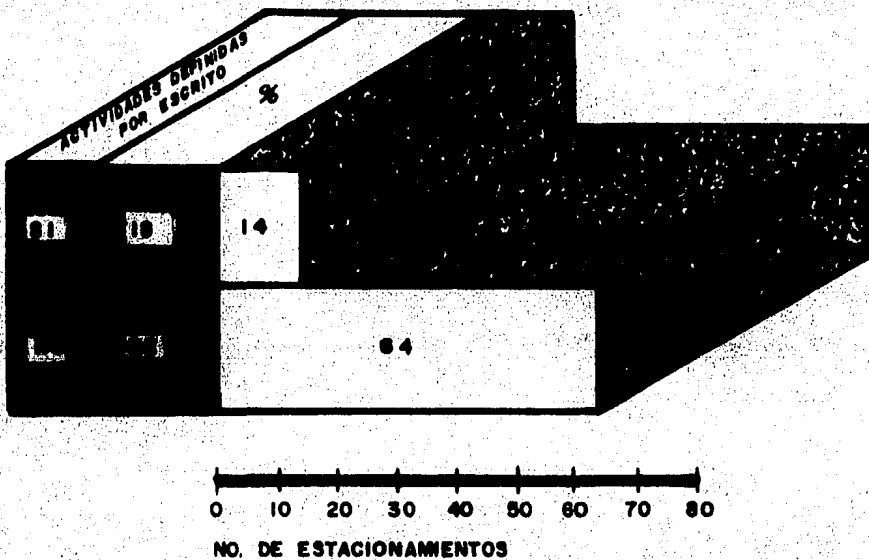
Conclusión.

La gran mayoría de los estacionamientos, no se llena a su -- máxima capacidad, por lo que se afirma que existe una subutilización de espacios que varía del 25 a 75% de su capacidad.

DESCRIPCION DE ACTIVIDADES POR ESCRITO

OBJETIVO: VERIFICAR SI HAY UNA DESCRIPCION DE PUESTOS

PREGUNTA NO. 3: SUS ACTIVIDADES SE ENCUENTRAN DEFINIDAS POR ESCRITO ?



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 3.

Análisis.

En el 82% de los estacionamientos visitados (64) no se cuenta con descripción de puestos y en el 18% restante (14) sí cuenta con ella por escrito.

Conclusión.

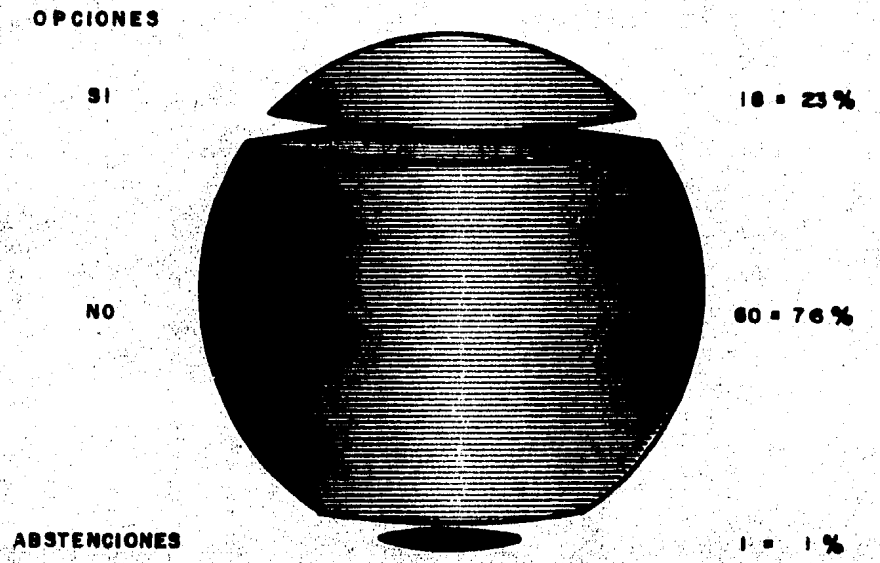
Existe un alto índice de estacionamientos que no cuentan con descripción de puestos definidas por escrito y además desconocen la existencia de dichas descripciones.

ESTACIONAMIENTOS CON POLITICAS DE INCENTIVOS Y ASCENSOS DE PUESTOS

OBJETIVO: CONOCER SI EN LA EMPRESA EXISTE PREOCUPACION PARA QUE EL PERSONAL SE SUPERE.

PREGUNTA NO. 4: EXISTE ALGUNA POLITICA DE INCENTIVOS ECONOMICOS Y DE ASCENSOS DE PUESTOS ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 4

Análisis.

Del total de los 78 estacionamientos visitados, el 77% (60) manifestaron que no existen políticas de incentivos económicos y ascensos de puestos, en tanto que el 23% (18) informaron que sí cuentan con ellas.

Conclusión.

Tres cuartas partes del total de los estacionamientos visitados carecen de políticas que permitan al personal superarse.

EFICIENCIA DEL SERVICIO

OBJETIVO: CONOCER LA OPINION DEL PRESTADOR DEL SERVICIO CON RESPECTO A LA EFICIENCIA DEL MISMO.

PREGUNTA NO. 5: LAS DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO SE DEBEN A:

RESULTADOS

NO. DE
ESTAC.

25

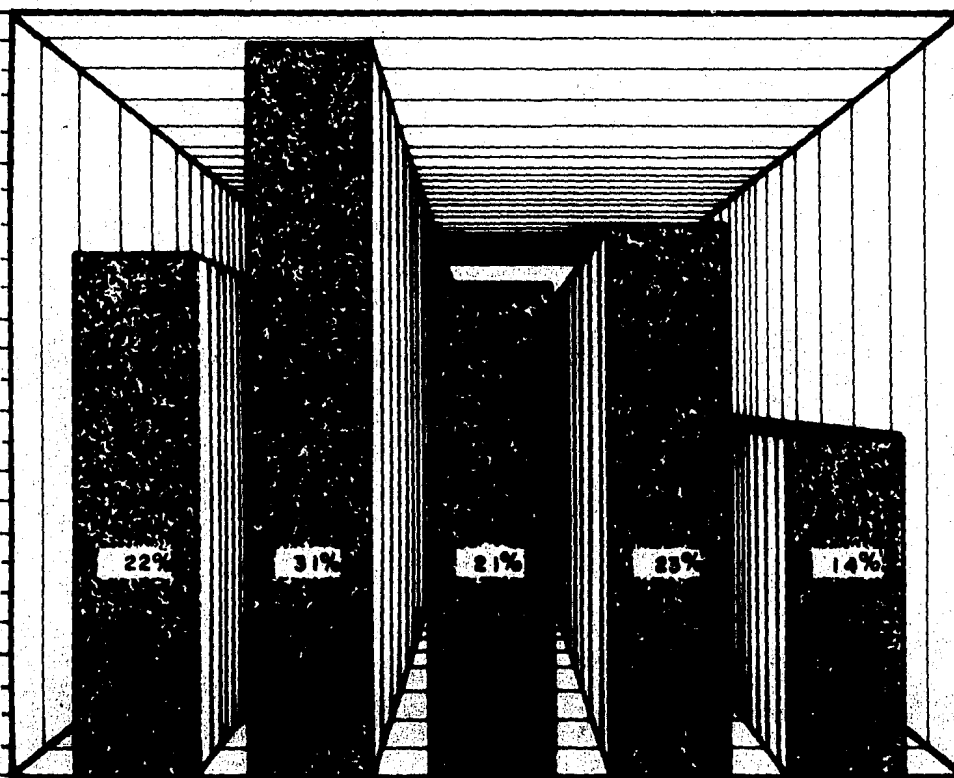
20

18

10

8

0



CONFLICTO CON
LOS CLIENTES

INSTALACIONES

EQUIPO

LOCALIZACION

OTROS

BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 5.**Análisis.**

Del total de los 78 estacionamientos visitados, el 31% (24) opinaron tener deficiencias en el servicio, debido a las instalaciones, el 23% (18) la atribuyen a la localización, el 22% (17) a conflictos con los clientes, el 21% (16) lo atribuyen al equipo y tan sólo el 14% restante (11) tienen deficiencias en el servicio por otras causas.

Conclusión.

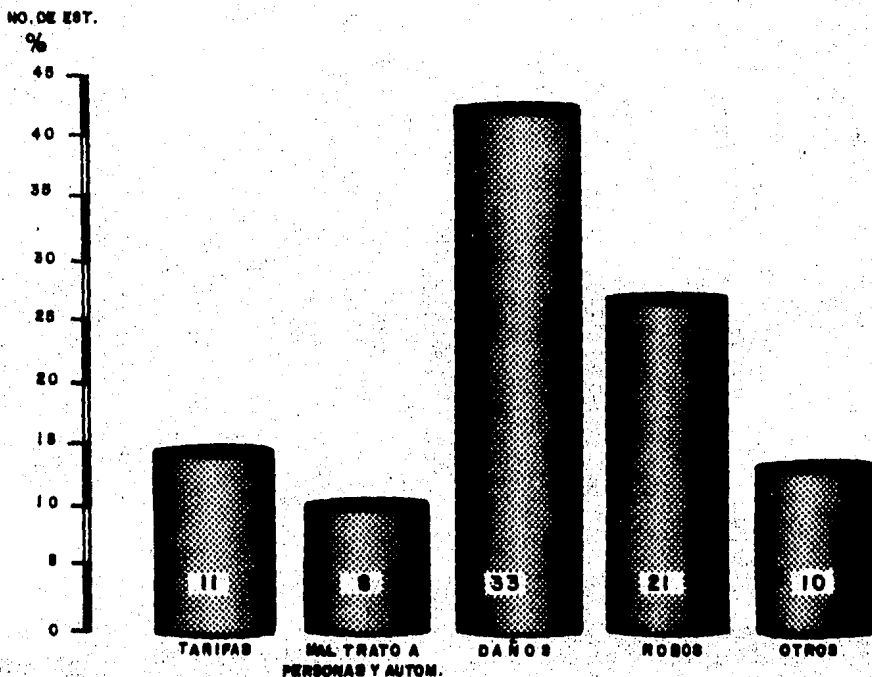
Según la opinión de los prestadores del servicio, las deficiencias en el mismo se deben principalmente a las instalaciones, localización y conflictos con los clientes.

INCIDENCIA EN CUANTO A QUEJAS MAS FRECUENTES EN LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: DETERMINAR LA INCIDENCIA DEL TIPO DE QUEJAS.

PREGUNTA NO. 6: CUALES SON LAS QUEJAS MAS FRECUENTES POR PARTE DE SUS CLIENTES ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (70).

PREGUNTA No. 6.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 42% (33), opinaron que las quejas más frecuentes se deben a los daños que sufren los vehículos; el 27% (21) afirman por robos; el 14% (11) a las tarifas que aplican; el 10% (8) manifiestan que las quejas son por mal trato a las personas y vehículos; el 13% restante (10) otros.

Conclusión.

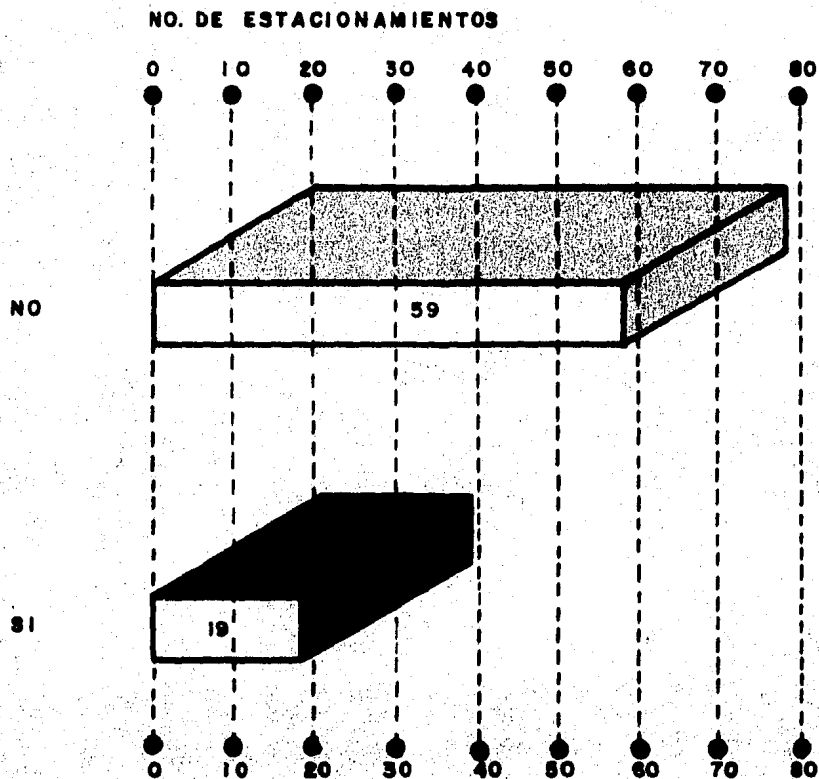
Las quejas más frecuentes de los clientes se deben principalmente a los daños materiales, robos menores y en pequeños porcentajes a la tarifa y mal trato a las personas y vehículos.

ESTACIONAMIENTOS QUE CUENTAN CON REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO

OBJETIVO: VER SI CUENTAN CON UN REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO
Y QUE TANTO SE APEGAN AL MISMO.

PREGUNTA NO. 7: CONOCE Y APLICA EL REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 7.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 76% (59) no cuentan con el Reglamento Interior de Trabajo y tan sólo el 24% (19) restante utilizan, conocen y aplican el Reglamento Interior de Trabajo.

Conclusión.

Sólo el 24% de los estacionamientos encuestados cuentan con un Reglamento Interior de Trabajo.

DELEGACION DE AUTORIDAD- RESPONSABILIDAD

OBJETIVO: VERIFICAR SI HAY DEFINICION DE DEBERES Y RESPONSABILIDADES
EN LA ADMINISTRACION DE ESTACIONAMIENTOS.

PREGUNTA.NO.8: TIENE USTED ALGUNA RESPONSABILIDAD EN EL DESEMPEÑO
DE SUS LABORES ?

RESULTADOS

DELEGACION DE AUTORIDAD-
RESPONSABILIDAD

NO



0 = 0.0 %

SI

78 = 100 %

BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 8.

Análisis.

En el 100% de los estacionamientos visitados, los operarios conocen y aplican su autoridad y responsabilidad en el desempeño de sus labores.

Conclusión.

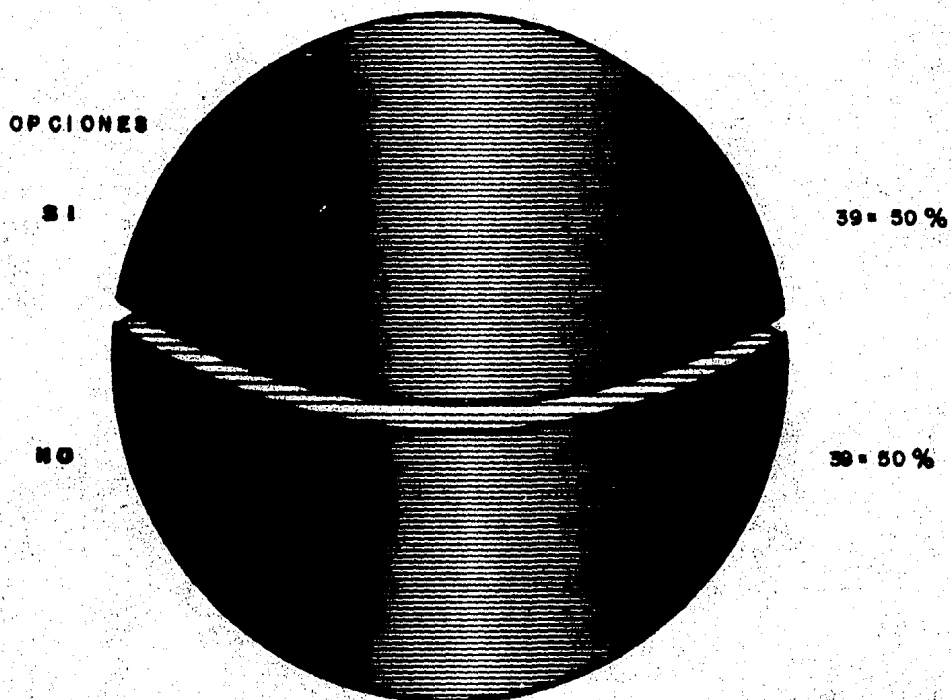
En la totalidad de los casos se encontró que los operarios conocen y aplican sus responsabilidades en el desempeño de sus labores.

ESTACIONAMIENTOS QUE UTILIZAN EL CONTRATO DE TRABAJO

OBJETIVO: CONOCER SI HAY APEGO A LA LEY FEDERAL DE TRABAJO.

PREGUNTA NO. 9: TIENE USTED CONTRATO DE TRABAJO ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 9.

De los 78 estacionamientos visitados el 50% (39) informaron no tener contrato de trabajo; el 50% restante (39) si tienen.

Conclusión.

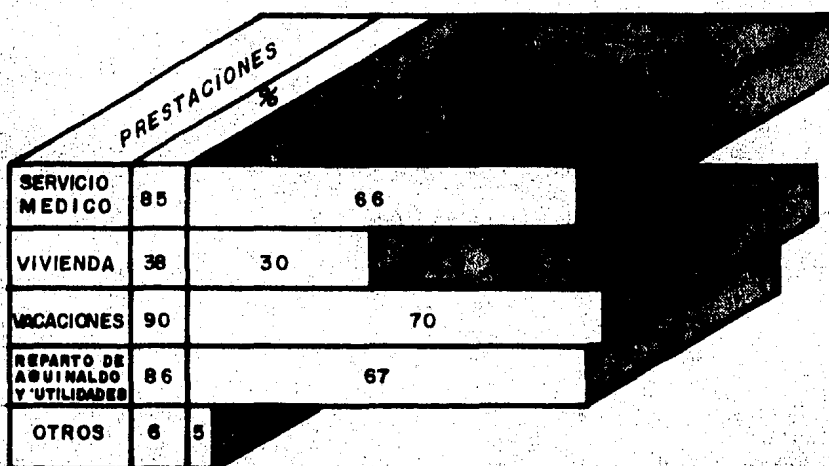
La mitad de los entrevistados afirmaron tener contrato laboral con la empresa y la otra mitad restante contestaron no tenerlo.

PRESTACIONES OTORGADAS POR LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: CONOCER SI EL PERSONAL CUENTA CON LAS PRESTACIONES DE LEY.

PREGUNTA NO. 10: QUE TIPO DE PRESTACIONES DISFRUTA ?

R E S U L T A D O S



0 10 20 30 40 50 60 70 80
NO. DE ESTACIONAMIENTOS

BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 10.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 90% (70) disfrutaban de un período de vacaciones según lo marca la ley; el 86% -- (67) gozan del reparto de aguinaldo y utilidades; el 85% --- (66) reciben servicio médico; el 38% (30) informan estar inscritos en el INFONAVIT y el 6% (5) restante otros.

Conclusión.

De las prestaciones que marca la ley Federal de Trabajo, las vacaciones, aguinaldo, reparto de utilidades y servicio médico son las que se cumplen en un alto porcentaje, siendo solamente la vivienda la que menos se cumple.

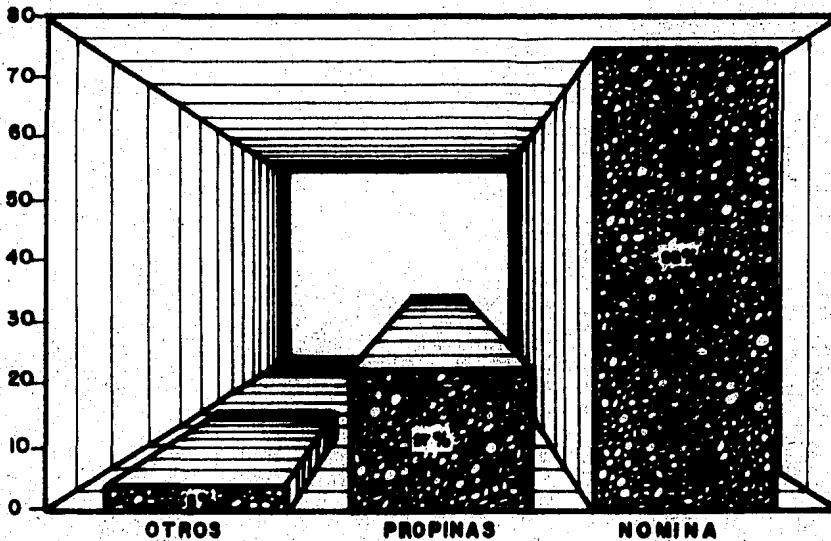
TIPO DE PAGO A EMPLEADOS DE LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: CONOCER EL TIPO DE PERCEPCION ECONOMICA, Y SU APEGO A LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO.

PREGUNTA NO. II: EL PAGO QUE USTED PERCIBE POR SU TRABAJO ES POR MEDIO DE:

R E S U L T A D O S

NO. DE
ESTAC.



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 11.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 95% (74) el pago -- es a través de nómina; el 27% (21) es por propinas y el 5% - (4) reciben sus pagos por otros medios.

Conclusión.

La gran mayoría de los empleados perciben su salario a tra-- vés de nómina y una tercera parte de éstos declara percibir- lo por propinas.

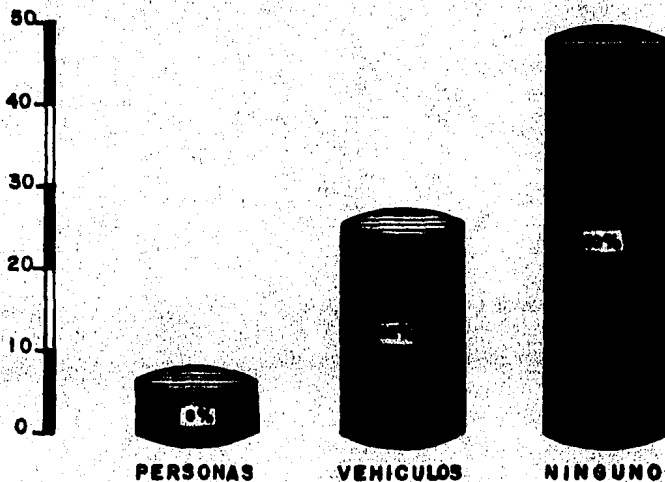
ESTACIONAMIENTOS QUE REPORTAN TENER ACCIDENTES

OBJETIVO: VERIFICAR LA INFORMACION QUE PROPORCIONO EL ADMINISTRADOR AL RESPECTO.

PREGUNTA NO.12: CON QUE FRECUENCIA SE REGISTRAN ACCIDENTES DENTRO DEL ESTACIONAMIENTO.

R E S U L T A D O S

NO. DE
ESTACI.



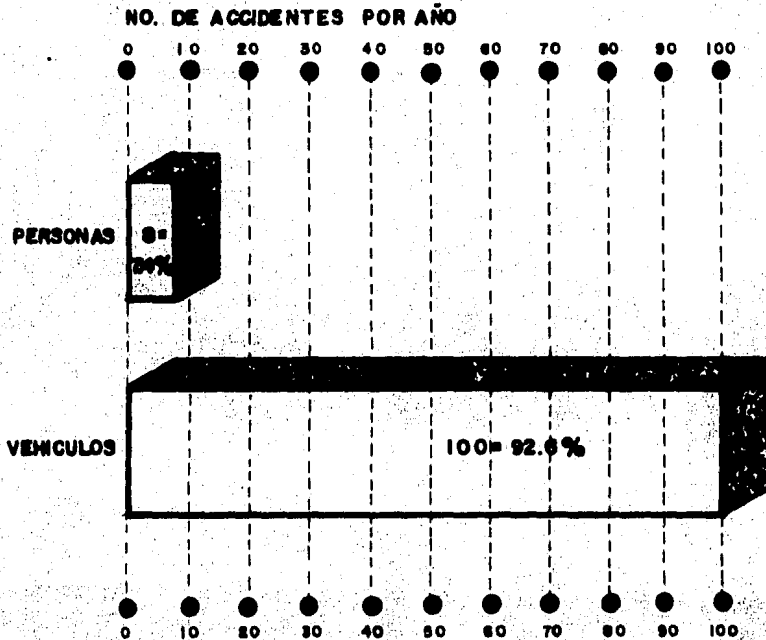
BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (70).

FRECUENCIA DE ACCIDENTES POR AÑO

OBJETIVO: VERIFICAR LA INFORMACION QUE PROPORCIONO EL ADMINISTRADOR AL RESPECTO.

PREGUNTA NO. 12: CON QUE FRECUENCIA SE REGISTRAN ACCIDENTES DENTRO DEL ESTACIONAMIENTO ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 12.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 60% (47) informan - no tener ningún accidente, el 32% (25) los tienen principalmente en los vehículos, con una frecuencia por año del 92.6%, el 8% (6) restante declararon que ocurren a personas con una frecuencia anual del 7.4%.

Conclusión.

Más de la mitad de los entrevistados manifestaron no tener - ningún accidente, ni en los vehículos, ni en las personas, - sin embargo más de la cuarta parte informaron que sí los --- tienen en los vehículos con una frecuencia por año del 92.6%.

ESTACIONAMIENTOS QUE REQUIEREN DARSE A CONOCER EN EL MERCADO

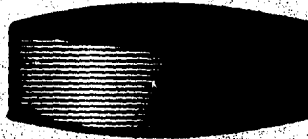
OBJETIVO: DETERMINAR EL INDICE DE ESTACIONAMIENTOS QUE REQUIEREN DARSE A CONOCER EN EL MERCADO.

PREGUNTA NO. 13: CONSIDERA NECESARIO ALGUN TIPO DE PUBLICIDAD ?

RESULTADOS

NO. DE ESTAC.

15 = 19 %



31

37 = 48 %



POR SU UBICACION

68

26 = 33 %

POR EL ALTO INDICE
DE OCUPACION.

BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 13.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 48% (37), no requieren de publicidad debido a su ubicación, el 33% (26) no la requieren por el alto índice de ocupación, tan sólo el 19% (15) sí considera necesaria la publicidad para darse a conocer en el mercado.

Conclusión.

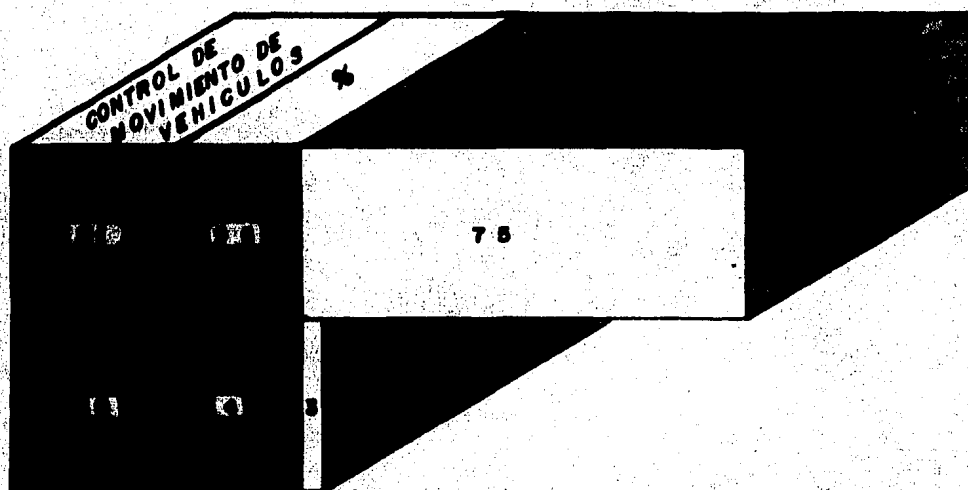
Solamente el 19% de los estacionamientos visitados requieren de publicidad para darse a conocer en el mercado, informando los operarios que ésta es la causa por la que no se llenan en toda su capacidad.

ESTACIONAMIENTOS QUE UTILIZAN CONTROLES PARA EL MOVIMIENTO DE ENTRADAS Y SALIDAS DE VEHICULOS

OBJETIVO: CONOCER SI EXISTE CONTROL RESPECTO A LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE VEHICULOS.

PREGUNTA NO. 14: LLEVA USTED UN CONTROL DE ENTRADAS Y SALIDAS DE VEHICULOS, O DE QUE OTRO TIPO ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA No. 14.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 96% (75) sí llevan control para entradas y salidas de vehículos, sólo el 4% (3) no lo llevan.

Conclusión.

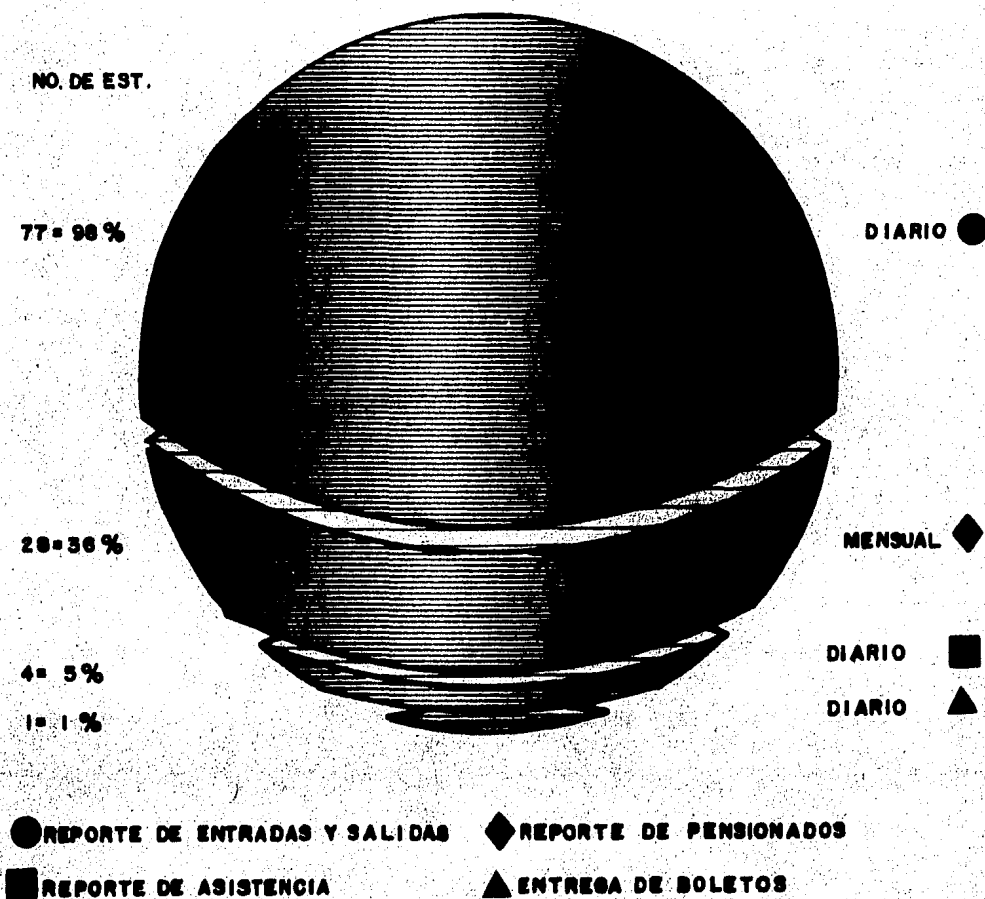
La gran mayoría de los estacionamientos encuestados, sí tienen control de entradas y salidas de vehículos.

INFORMES QUE ORIGINA EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO

OBJETIVO: CONOCER LA INFORMACION QUE ORIGINAN Y SU PERIODICIDAD.

PREGUNTA NO. 15: QUE TIPO DE REPORTES O INFORMES SE ELABORAN PARA LA DIRECCION Y CON QUE FRECUENCIA (DIARIO, SEMANAL, QUINCENAL, MENSUAL, ETC.) ?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (78).

PREGUNTA NO. 15.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, la gran mayoría 98% -- (77) elaboran reporte diario de entradas y salidas de vehículos, además el 36% (28), realizan reporte de pensión, el 5% (4) presentan reporte de asistencia y el 1% (1) sólo entrega el boletaje como control de movimiento de los vehículos.

conclusión.

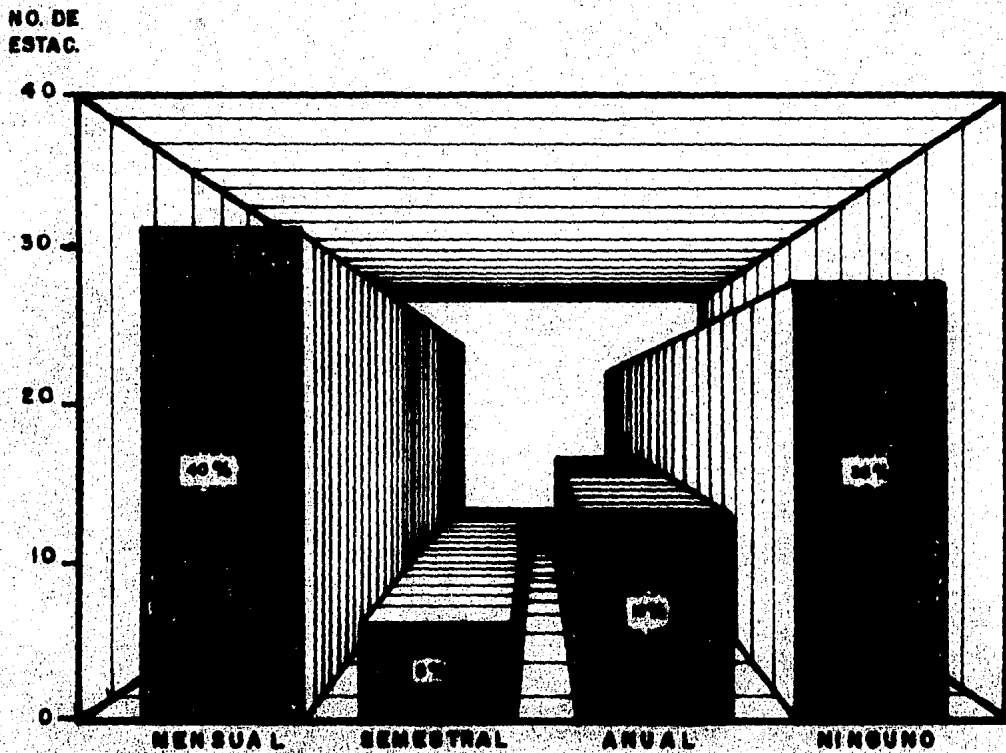
El total de los estacionamientos elabora reporte diario de entradas y salidas a través de boletaje, realizando también reportes de pensionados en forma mensual y reporte de asistencia diariamente.

PERIODICIDAD CON QUE SE CONTROLA LA OPERACION

OBJETIVO: VERIFICAR SI EFECTIVAMENTE EXISTE CONTROL EN LA OPERACION.

PREGUNTA NO. 16: CON QUE FRECUENCIA SE EFECTUAN AUDITORIAS?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS (79).

PREGUNTA No. 16.

Análisis.

De los 78 estacionamientos visitados, el 40% (31) efectúan Auditorías en forma mensual, el 36% (28) no realizan, el 16% (13) las elabora en forma anual y el 8% (6) restante en forma semestral.

Conclusión.

En términos generales podemos decir que no se realiza ningún tipo de Auditoría como su nombre lo indica, sin embargo --- existe una supervisión que en el 64% de los estacionamien--- tos, se lleva a cabo en forma mensual, semestral o anual.

5.3.1. Resumen del Cuestionario de Operarios.

Administración.

La mitad de los operarios indicaron que no -- cuentan o ignoran tener contrato de trabajo; asimismo los trabajadores disfrutan aproximadamente en un 75% de las prestaciones que marca la Ley, percibiendo su salario a través de nómina. (Preguntas Nos. 9, 10 y 11).

La mayor parte de los operarios afirmó no --- conocer el reglamento interior de trabajo. Todos conocen la responsabilidad en el desempeño de su trabajo, aunque carecen de descripciones de puestos. También informaron que las políticas sobre ascensos de puestos e incentivos económicos no se da dentro de la empresa. (Preguntas Nos. 7, 8, 3 y 4).

Se cuenta con un control de entradas y salidas de vehículos, así como también se elabora un reporte diario por medio de boletaje, por lo que respecta a los operarios se les supervisa en forma mensual en un 40%, semestral en un 8%, y en forma anual en un 16%, por lo consiguiente los que no se supervisan son aproximadamente el 36%, de lo anterior se desprende que las auditorías no se dan como tal, sino - en forma de supervisión. (Preguntas Nos. 14, 15 y 16).

Operación.

Poco más de la mitad de los estacionamientos ocupan un 75% de sus instalaciones y tan sólo el 15% utiliza toda su capacidad. (Pregunta - No. 2).

Las deficiencias de acuerdo a la opinión de los operarios en el servicio se deben al estado en que se encuentran las instalaciones, la falta de mantenimiento de las mismas, a la ubicación por carecer de accesibilidad vial adecuada y conflictos con clientes. Las quejas que ocurren con mayor frecuencia es por daños materiales y robos, asimismo los accidentes de tipo material se dan en un 42% y personales en un 8% del total de estacionamientos encuestados. (Preguntas Nos. 5, 6 y 12).

Mercadeo.

En opinión del operario, el servicio de estacionamiento no necesita de publicidad. (Pregunta No. 13).

5.4. Representación Gráfica del Cuestionario aplicado a Usuarios.

La información proporcionada por los usuarios de los estacionamientos, se analizó de la forma siguiente:

Presentación por cada pregunta:

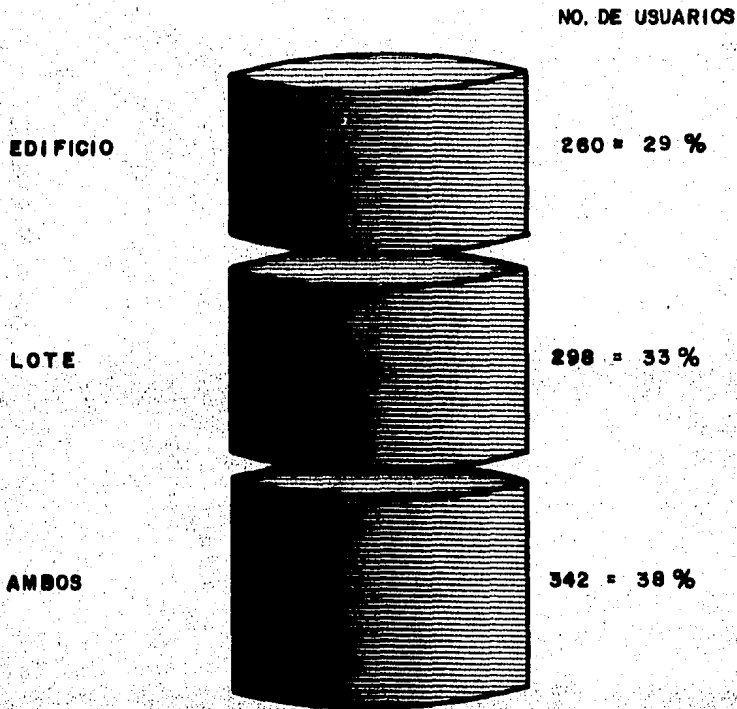
- Objetivo
- Pregunta
- Gráfica
- Análisis
- Conclusión

TIPO DE ESTACIONAMIENTO QUE UTILIZAN

OBJETIVO: DEFINIR UN PORCENTAJE DE USUARIOS POR CADA TIPO DE ESTACIONAMIENTO.

PREGUNTA NO. 1: QUE TIPO DE ESTACIONAMIENTO UTILIZAN ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 1.

Análisis.

De 900 usuarios entrevistados el 38% (342) utilizan ambos tipos de estacionamiento; el 33% (298) ocupa el servicio de estacionamiento en lote y el 29% restante (260) prefieren los estacionamientos en edificio.

Conclusión.

El usuario utiliza indistintamente los estacionamientos, por lo que no tiene preferencia por alguno de los dos tipos.

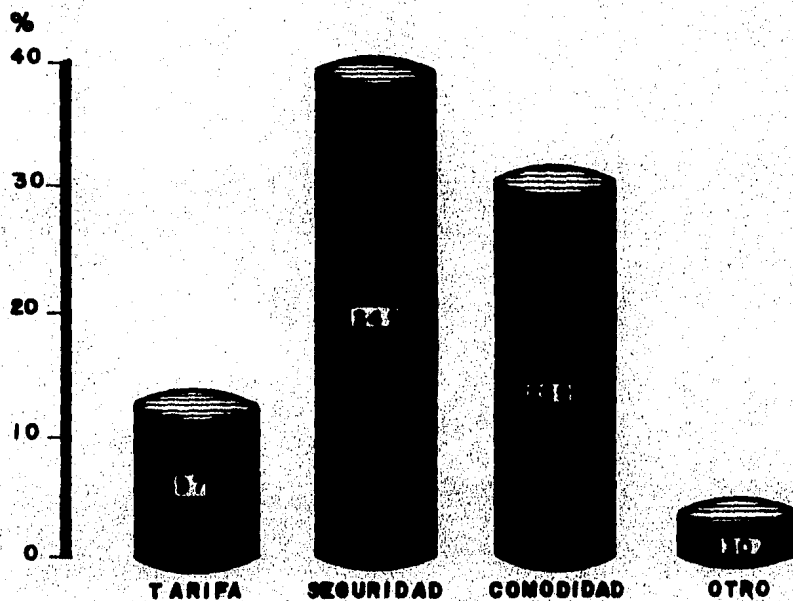
RAZON DE USO MAS FRECUENTE EN LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: DETERMINAR LA RAZON DE USO.

PREGUNTA NO. 2: POR QUE ?

RESULTADOS

EN EDIFICIO



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

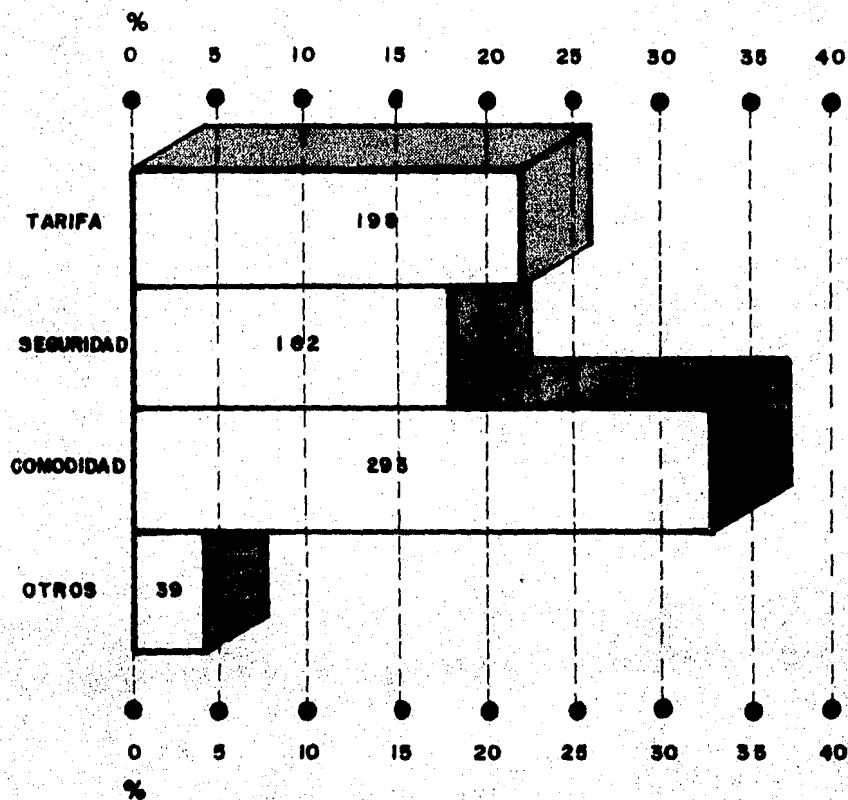
RAZON DE USO MAS FRECUENTE EN LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: DETERMINAR LA RAZON DE USO.

PREGUNTA NO. 2: POR QUE ?

R E S U L T A D O S

EN LOTE



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 2.

Análisis.

El estacionamiento en edificio es utilizado en un 39% (349 -- respuestas) por seguridad; un 30% (269 respuestas) por comodidad; y el 14% restante (127 respuestas) por tarifa y otros.

El estacionamiento en lote es utilizado en un 33% (293 respuestas) por comodidad; un 22% (198 respuestas) por tarifa y el 18% (162 respuestas) por seguridad.

Conclusión.

El usuario utiliza el estacionamiento en edificio por seguridad, y en lote por tarifa; sin embargo casi siempre prefiere aquel que se encuentra cerca de su destino.

FRECUENCIA DE USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: DETERMINAR EL TIEMPO PROMEDIO DE USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS POR DIA Y POR SEMANA.

PREGUNTA NO.3: CON QUE FRECUENCIA LO UTILIZA EN LA SEMANA Y CUANTO TIEMPO ?

R E S U L T A D O S

DIAS	NO. DE PRS.	%	HRs.	DIAS
DOMINGO	216	24	848	DOMINGO
SABADO	424	47	1470	SABADO
VIERNES	621	69	3607	VIERNES
JUEVES	855	95	5244	JUEVES
MIERCOLES	577	64	3432	MIERCOLES
MARTES	569	63	3214	MARTES
LUNES	598	66	3450	LUNES

BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 3.

análisis.

De 900 usuarios entrevistados el 69% (621) utiliza con mayor frecuencia el estacionamiento el día Viernes; le siguen en importancia el Lunes con el 65% (588) del total de usuarios; enseguida el Miércoles con el 64% (577); el Martes con un 63% (569); el Jueves con un 61% (553); el Sábado con un 47% - - (424) y el Domingo con un 24% (216). La frecuencia del uso de los estacionamientos en los días hábiles es homogénea, registrándose un promedio de casi 6 horas por usuario; el Sábado y el Domingo el promedio se reduce a 3 horas.

Conclusión.

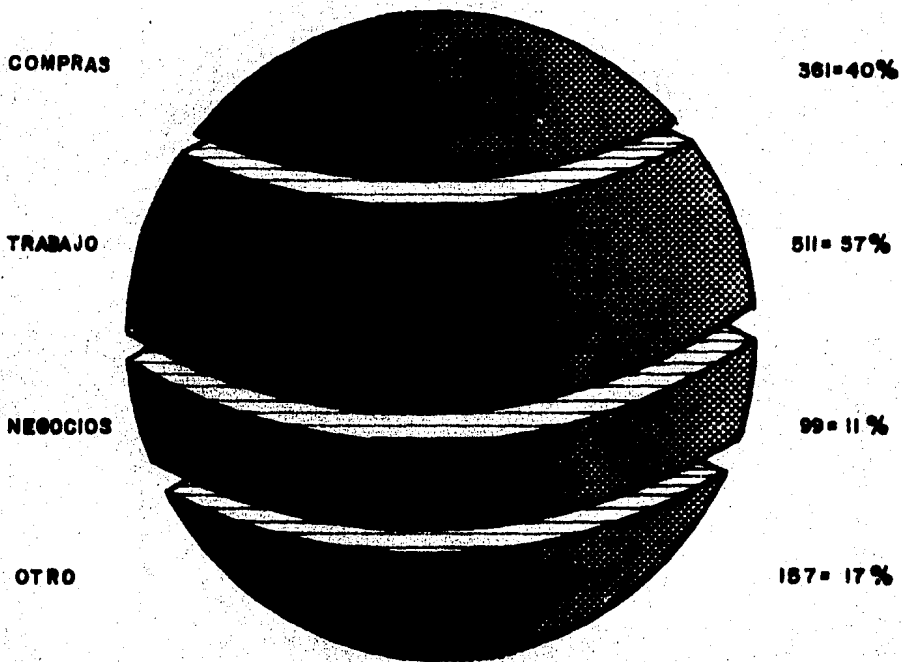
El promedio de uso a la semana es de 38 horas y el promedio de uso por día varía de 4 a 6 horas por persona de Lunes a Viernes, asimismo en los días Sábado y Domingo se decrecienta el uso de estacionamiento en un 57% y 75% respectivamente.

ACTIVIDAD GENERADORA DEL USO DE LOS ESTACIONAMIENTOS

OBJETIVO: CONOCER LA ACTIVIDAD QUE GENERA LA DEMANDA DE ESTACIONAMIENTO.

PREGUNTA NO. 4: POR QUE RAZON LO UTILIZA ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 4.

Análisis.

Las actividades generadoras del uso de estacionamiento son - en orden de importancia: Trabajo 57% (511); compras 40% - - (361); otro 17% (157); negocios 11% (99).

Conclusión.

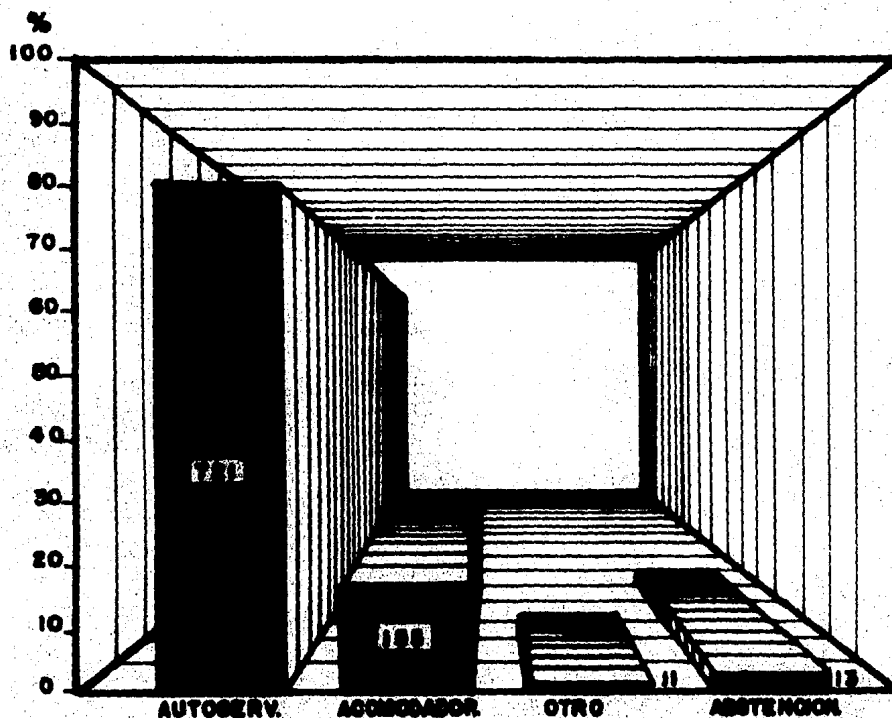
La mayoría de los usuarios utiliza el estacionamiento principalmente por las actividades trabajo y compras.

PREFERENCIA AL TIPO DE SERVICIO

OBJETIVO: CONOCER LA PREFERENCIA DEL USUARIO POR LOS DIFERENTES TIPOS DE ESTACIONAMIENTOS.

PREGUNTA NO. 8: QUE TIPO DE SERVICIO PREFERE Y POR QUE ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 5.

Análisis.

Un 80% (721) de los usuarios entrevistados prefieren el estacionamiento de autoservicio; un 17% (155) optan por el de acomodadores y el 3% (24) restante prefiere otro tipo de servicio, sin especificarlo, o bien se abstuvieron de responder.

Conclusión.

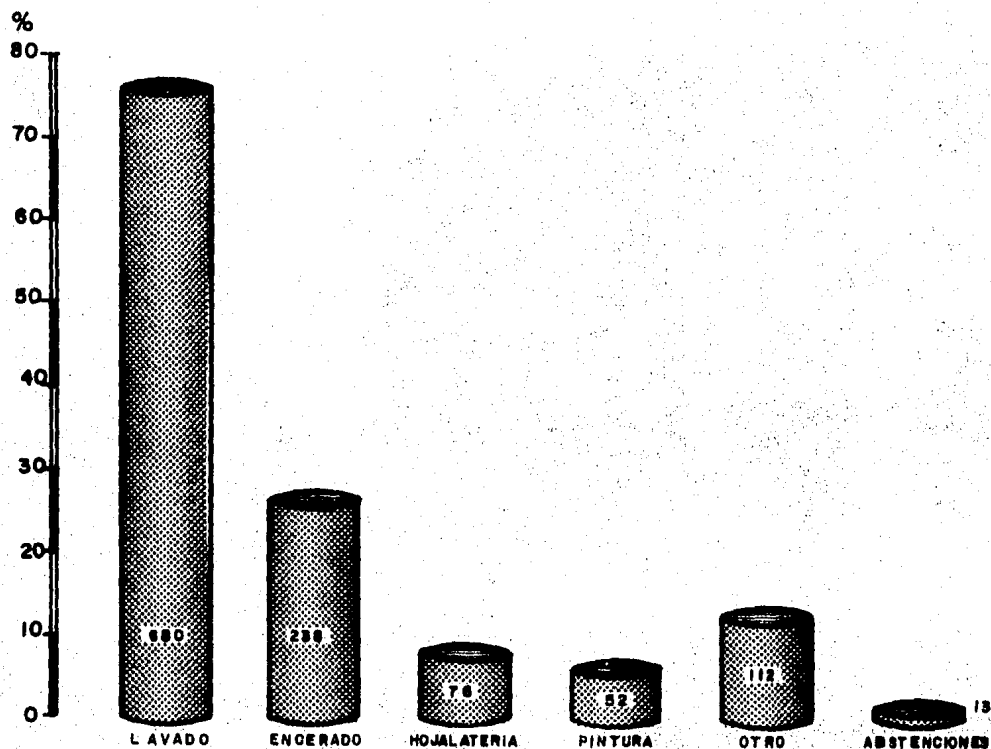
La mayoría de los usuarios prefieren el Autoservicio, debido a razones de seguridad.

SERVICIOS ADICIONALES

OBJETIVO: CONOCER LAS NECESIDADES DEL USUARIO DENTRO DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO.

PREGUNTA NO. 6: QUE SERVICIOS ADICIONALES LE GUSTARIA QUE PROPORCIONARAN LOS ESTACIONAMIENTOS.

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 6.**Análisis.**

Los servicios adicionales ofrecidos en los estacionamientos se mencionan en orden de importancia, según la incidencia de respuestas de los usuarios: lavado 76% (680 respuestas), encerado 26% (238 respuestas), otro 12% (212 respuestas), hoja latería 8% (76 respuestas) y pintura 6% (52 respuestas).

Conclusión.

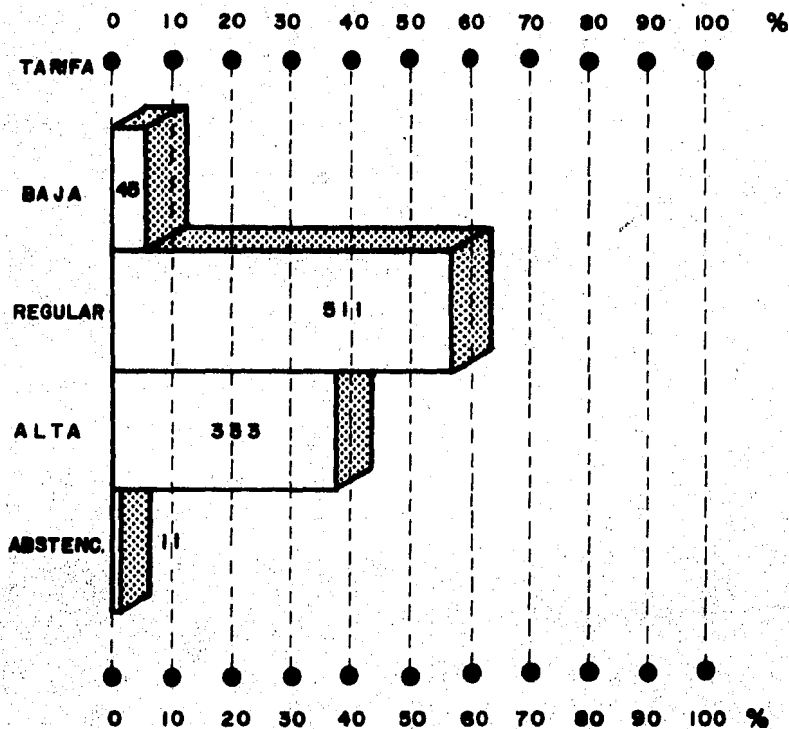
Los servicios adicionales que presentan mayor demanda son: - Lavado y Encerado, siendo el primero el preferente.

OPINION CON RESPECTO A LA TARIFA

OBJETIVO: CONOCER LA SATISFACCION DEL USUARIO ANTE EL SERVICIO QUE RECIBE.

PREGUNTA NO. 7: COMO CONSIDERA USTED LA TARIFA QUE PAGA, EN RELACION CON EL SERVICIO QUE RECIBE ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 7.

Análisis.

De 900 usuarios entrevistados, el 57% (511 respuestas) opinaron que la tarifa que paga por el servicio de estacionamiento es regular; el 37% (333 respuestas) la consideran alta y el 5% restante (45 respuestas) baja.

Conclusión.

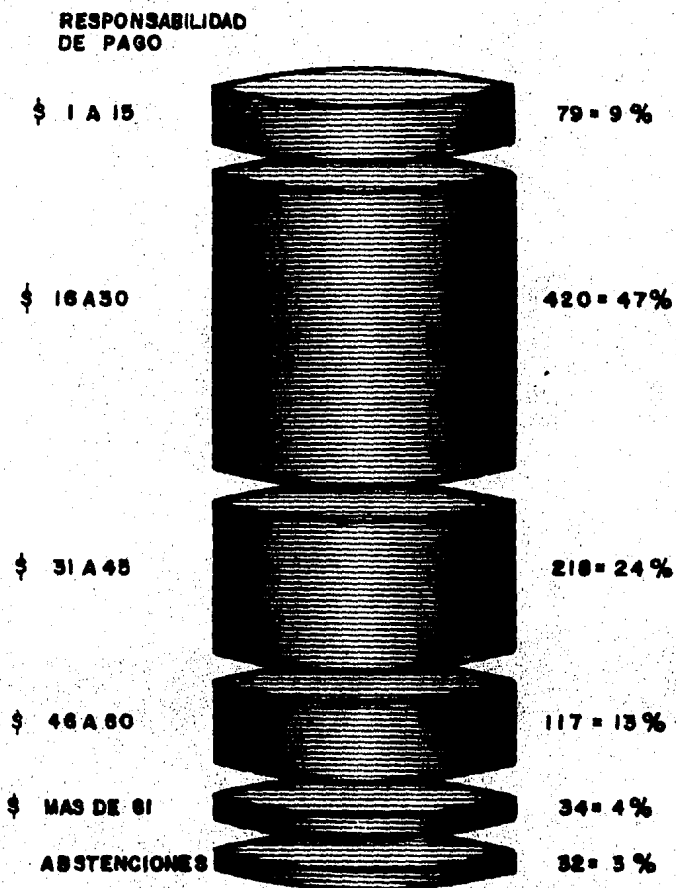
Los resultados obtenidos demuestran que la tarifa que el --- usuario paga, es adecuada en relación con el servicio que re cibe.

DISPONIBILIDAD DE PAGO DEL USUARIO

OBJETIVO: CONOCER LA DISPONIBILIDAD DE PAGO DEL USUARIO

PREGUNTA NO. 8 : CUANTO ESTARIA DISPUESTO A PAGAR ?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 8.**Análisis.**

Los usuarios sujetos a esta encuesta opinaron en orden de importancia lo siguiente: el 47% (420 respuestas) que están dispuestos a pagar entre \$16.00 y \$30.00 por hora de estacionamiento; el 24% (218 respuestas) entre \$31.00 y \$45.00; el 13% (117 respuestas) entre \$46.00 y \$60.00; el 9% (79 respuestas) entre \$1.00 y \$15.00 y el 7% restante (66 respuestas) corresponde a más de \$60.00 y abstenciones respectivamente.

Conclusión.

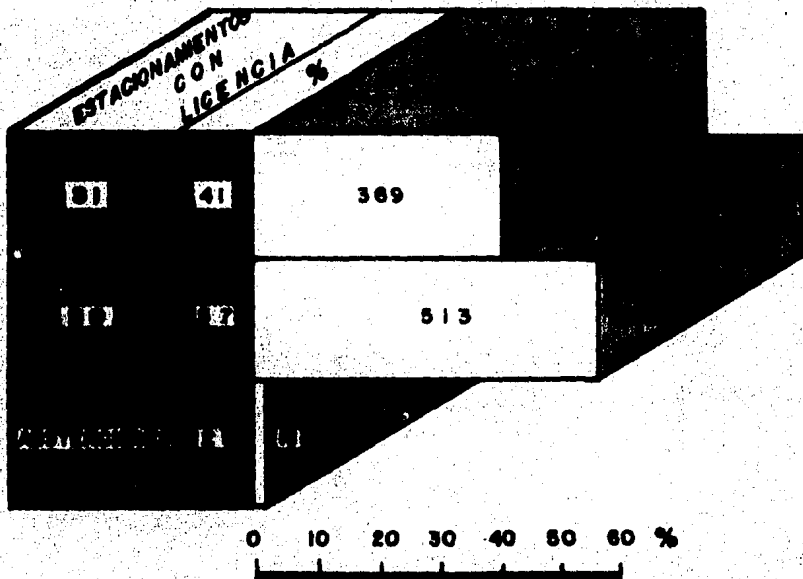
La gran mayoría de los usuarios están dispuestos a pagar una tarifa comprendida entre \$16.00 y \$45.00 por hora de estacionamiento.

ESTACIONAMIENTOS QUE CUENTAN CON LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO

OBJETIVO: VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

PREGUNTANO. 9: EL ESTACIONAMIENTO QUE USTED FRECUENTA, CUENTA CON LOS SIGUIENTES REQUISITOS ?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900)

**ESTACIONAMIENTOS EN LOS CUALES LOS
ACOMODADORES CUENTAN
CON GAFETES**

PREGUNTA NO. 9

ACOMODADORES CON GAFETE

SI

48 = 5%

NO

823 = 91%

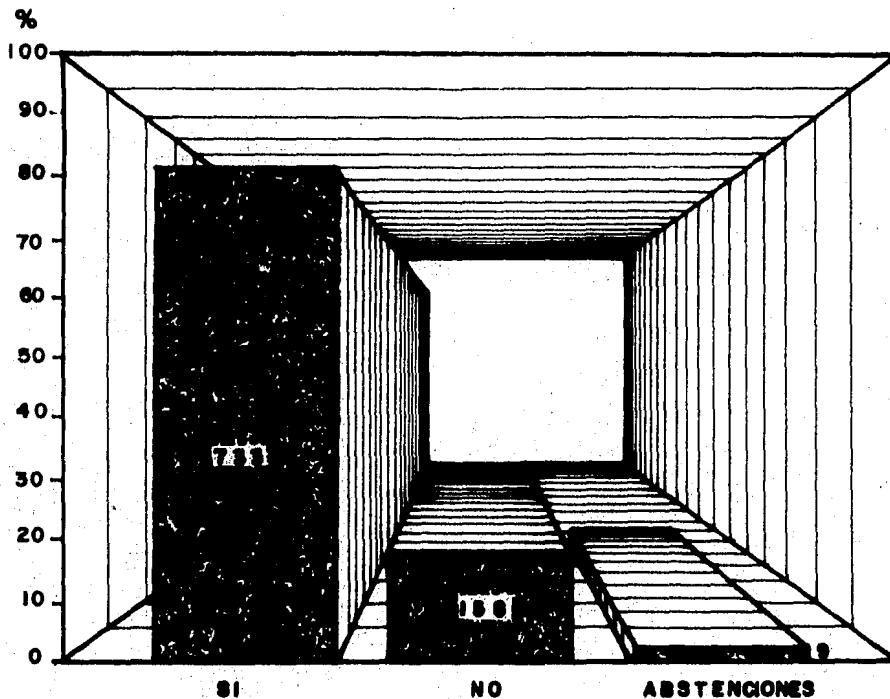
ABSTENCIONES

29 = 4%

BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

ESTACIONAMIENTOS CON TARIFA A LA VISTA

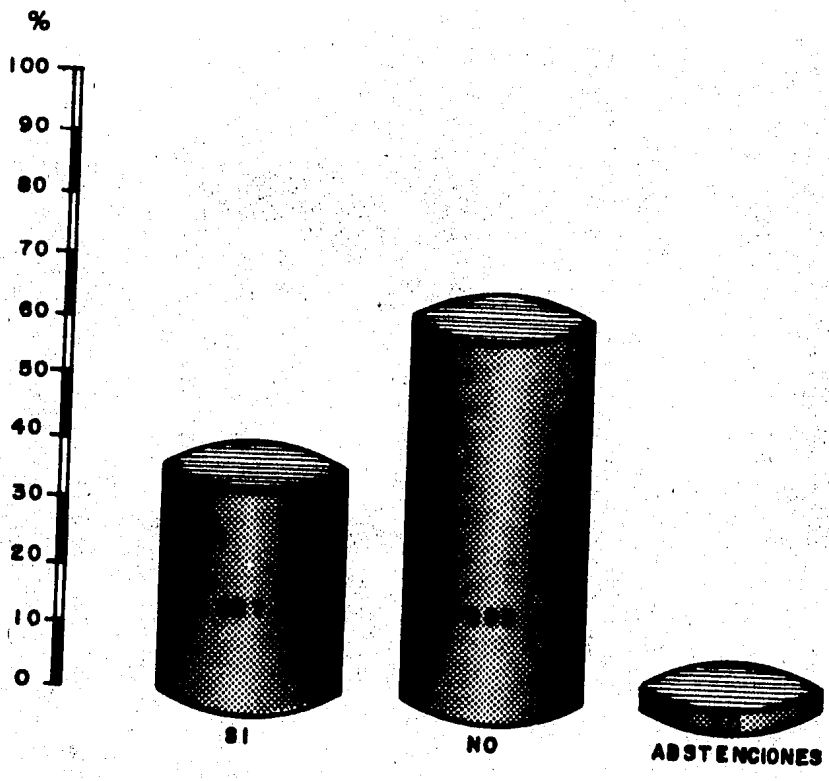
PREGUNTA NO. 9



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

ESTACIONAMIENTOS CON NUMERO TELEFONICO PARA QUEJAS

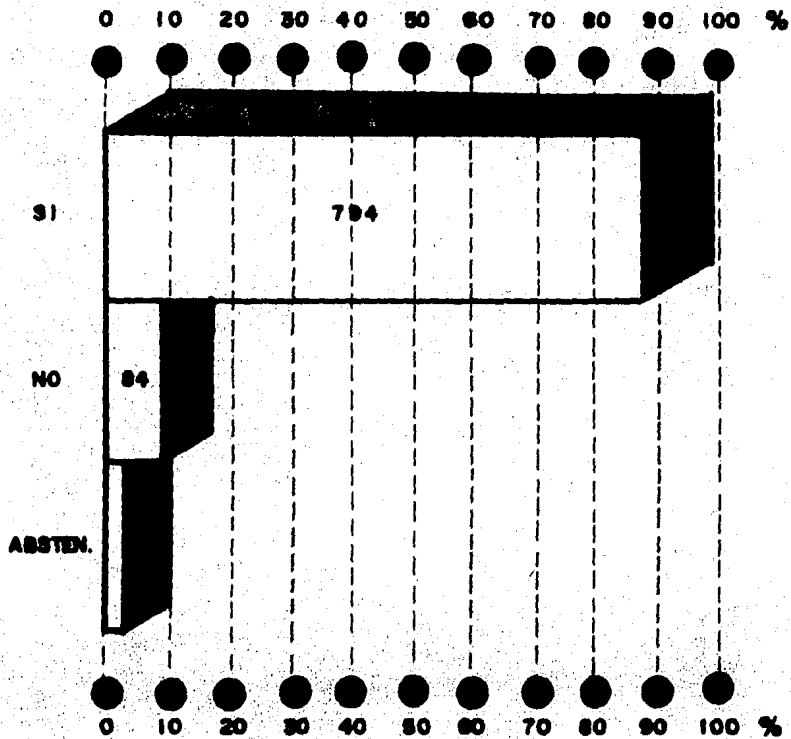
PREGUNTA NO. 9



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

ESTACIONAMIENTOS QUE EXPIDEN BOLETOS CON RELOJ CHECADOR

PREGUNTA NO. 9



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 9.

Análisis.

El 57% (513 respuestas) de los usuarios encuestados opinaron que los estacionamientos que frecuentan no tienen a la vista del público, la licencia de funcionamiento, mientras que el 41% (369 respuestas) sí la tienen a la vista y el 2% restante (18 respuestas) se abstuvieron de opinar.

El 91% (823 respuestas) de los usuarios encuestados, afirmaron que los acomodadores de vehículos en los estacionamientos que frecuentan, no portan gafete de identificación, mientras que el 5% (48 respuestas) opinaron que sí lo portan y el 4% (29 respuestas) restante se abstuvieron de contestar.

El 81% (733 respuestas) de los usuarios encuestados informaron que los estacionamientos que frecuentan sí tienen la tarifa a la vista del público, en tanto que el 18% (158 respuestas) opinaron que no la tienen a la vista y el 2% restante (9 respuestas) se abstuvieron de responder.

El 61% (553 respuestas) de los usuarios encuestados afirmaron que los estacionamientos que frecuentan no tienen a la vista del público un número telefónico para quejas, el 36% (327 -- respuestas) sí cuentan con este requisito y el 3% restante (20 respuestas) se abstuvieron de contestar.

El 88% (794 respuestas) de los usuarios encuestados afirmaron que los estacionamientos que frecuentan sí expiden boletos con reloj checador, el 9% (84 respuestas) no lo hacen y el 3% restante (22 respuestas) se abstuvieron de responder.

Conclusión.

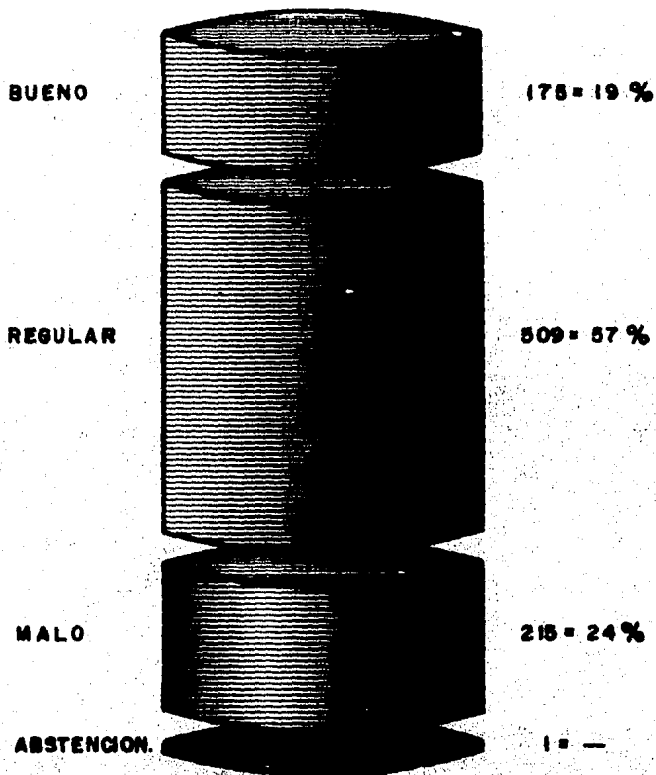
Más de la mitad de los estacionamientos encuestados no cumplen con los requisitos de normatividad.

TRATO QUE RECIBE EL VEHICULO

OBJETIVO: CONOCER LA OPINION QUE TIENE EL USUARIO RESPECTO AL TRATO QUE SE LE PROPORCIONA A SU AUTOMOVIL.

PREGUNTA NO. 10: COMO CONSIDERA EL TRATO QUE SE LE DA A SU AUTOMOVIL?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 10.

Análisis.

Con respecto al trato que se proporciona a los vehículos dentro del estacionamiento, el 57% de los usuarios (509) consideran que es regular, el 24% (215) que es malo y el 19% (175) restante indicó que es bueno.

Conclusión.

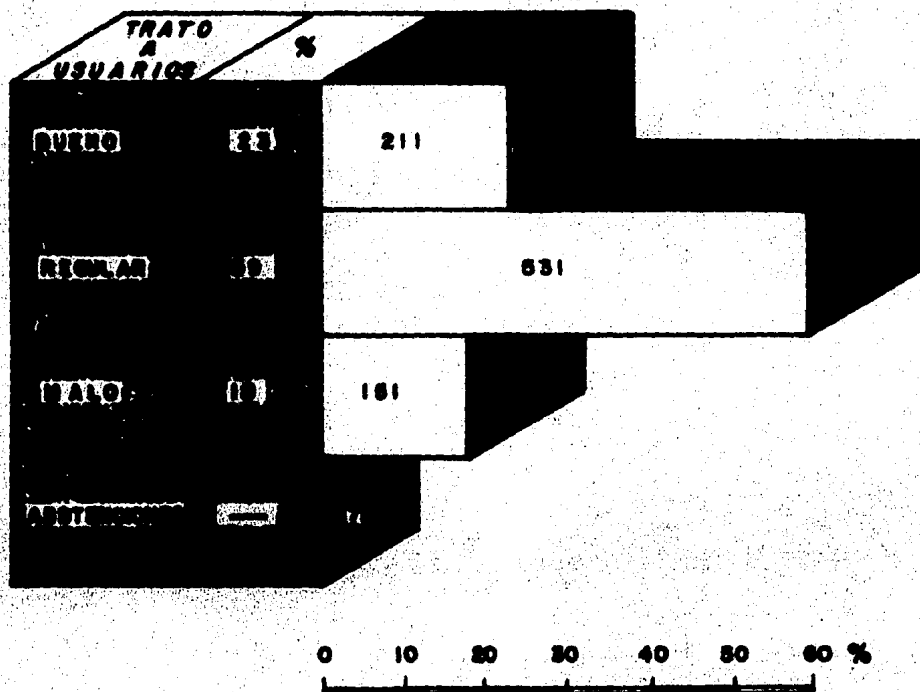
Más de la mitad de los usuarios encuestados, opinaron que el trato que se les da a su automóvil es regular, la cuarta parte indicó que es malo y una mínima parte informó que es bueno.

TRATO QUE RECIBE EL USUARIO

OBJETIVO: CONOCER EL TRATO QUE RECIBE EL USUARIO AL HACER USO DEL SERVICIO.

PREGUNTA NO. II: COMO CONSIDERA EL TRATO PERSONAL QUE SE LE OTORGA A USTED.?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 11.**Análisis.**

Respecto al trato personal que se les da a los usuarios del servicio de estacionamiento, el 59% (531) de los entrevistados opinaron que es regular; el 23% (211) que es bueno y el 18% (151) consideraron que es malo.

Conclusión.

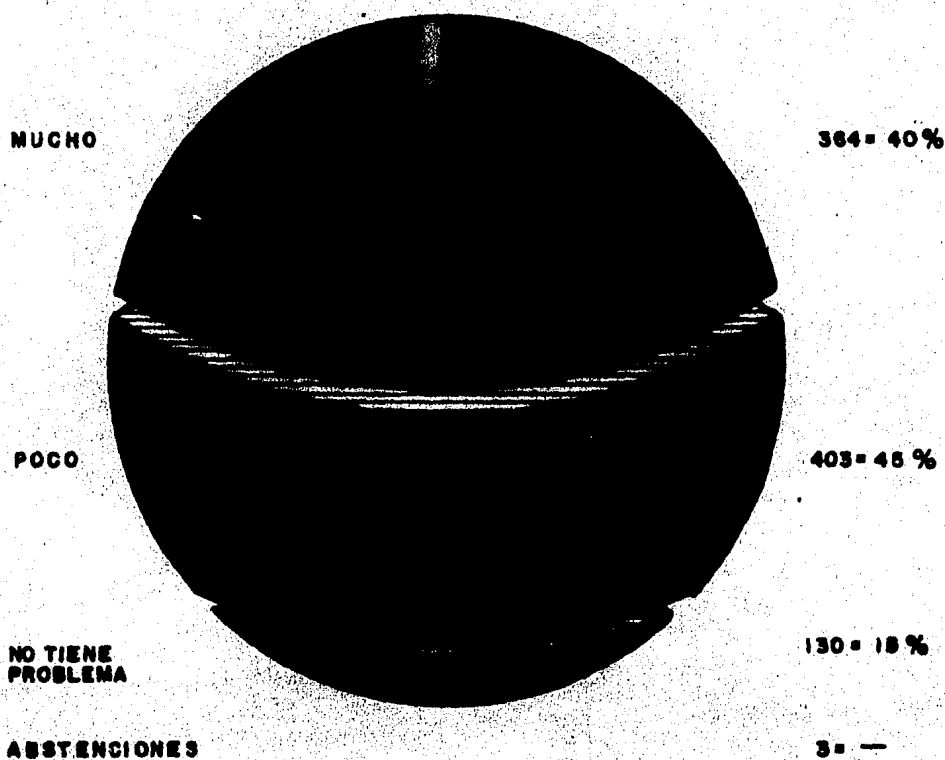
Más de la mitad de los usuarios encuestados, opinaron que el trato que se les dá (personal) es regular, asimismo la otra cuarta parte indicó que es bueno, por lo consiguiente la diferencia opinó que el trato que se les dá es malo y el 1% -- se abstuvieron de opinar.

LOCALIZACION DE ESTACIONAMIENTO

OBJETIVO: CONOCER EL GRADO DE DIFICULTAD QUE EL USUARIO TIENE PARA LOCALIZAR EL ESTACIONAMIENTO.

PREGUNTA NO. 12: QUE TAN PROBLEMATICO ES PARA USTED LOCALIZAR UN LOCAL DE ESTACIONAMIENTO ?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA NO. 12.

Análisis.

Del total de usuarios cuestionados, el 45% (403 usuarios) informaron tener pocos problemas para localizar estacionamiento, el 40% (364 usuarios) tienen muchos problemas para su localización y el 15% (130 usuarios) indicaron no tener problemas para localizarlo.

Conclusión.

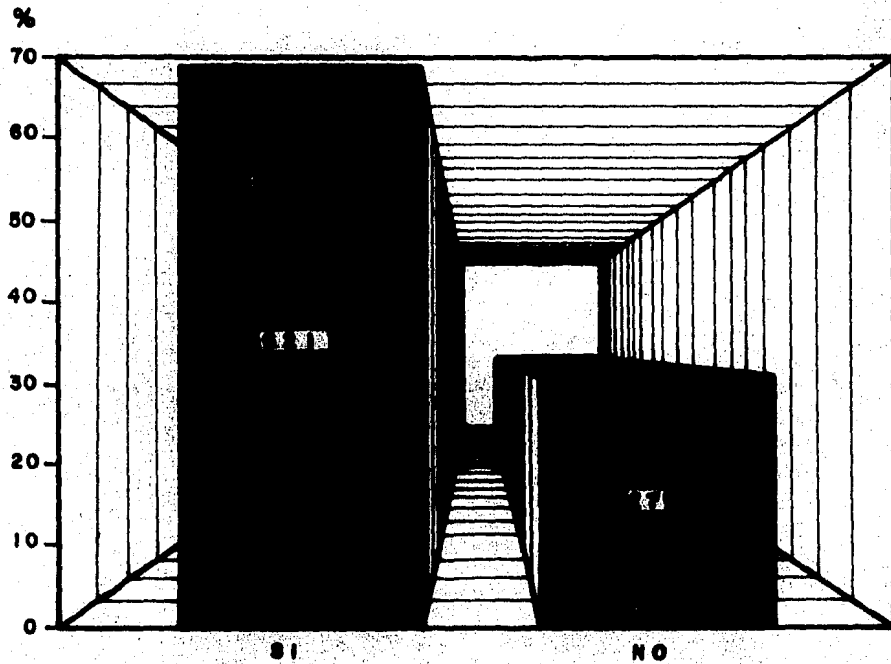
Más de la mitad de los usuarios entrevistados afirmaron no tener problema para la localización de estacionamiento, asimismo la diferencia indicó tener mucho problema para su localización, atribuyéndolo a la falta de señalamiento y de una adecuada ubicación.

ESTACIONAMIENTOS QUE REQUIEREN DE PUBLICIDAD

OBJETIVO: CONOCER SI EL ESTACIONAMIENTO REQUIERE DE PUBLICIDAD

PREGUNTA NO. 13: CONSIDERA USTED QUE EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REQUIERE DE PUBLICIDAD PARA DARSE A CONOCER ?

RESULTADOS



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 13.**Análisis.**

De los 900 usuarios entrevistados, un 69% (621) consideran que el servicio de estacionamiento sí requiere de publicidad para darse a conocer y el 31% (279) restante, no lo considera necesario.

Conclusión.

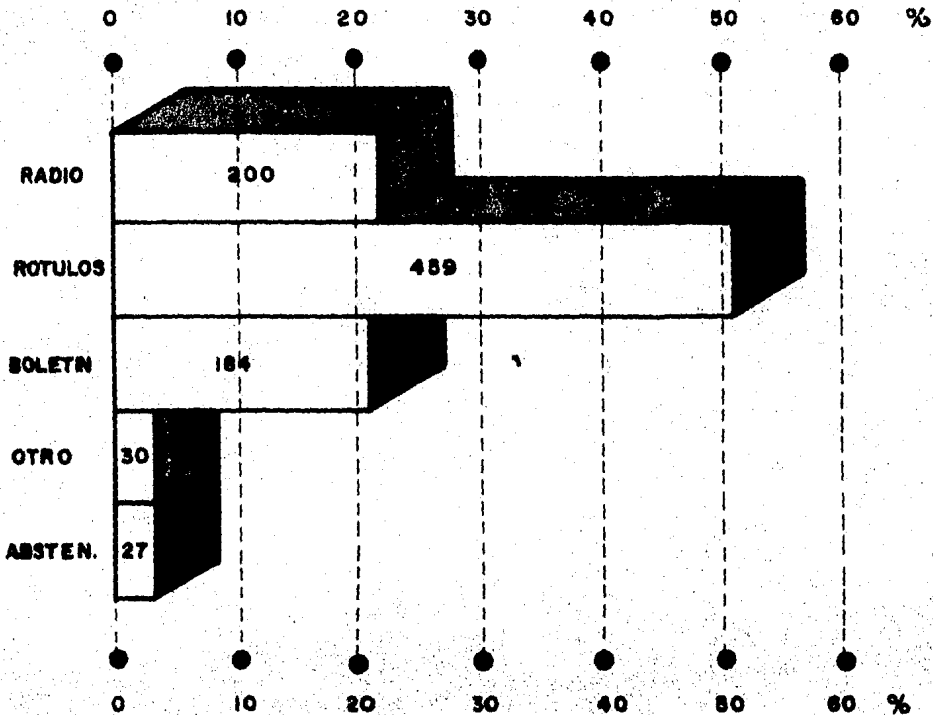
Casi dos terceras partes de los usuarios entrevistados indicaron que los estacionamientos requieren de publicidad para darse a conocer en el mercado.

MEDIOS DE DIFUSION

OBJETIVO: CONOCER EL MEDIO OPTIMO DE DIFUSION QUE EL USUARIO REQUIERE

PREGUNTA NO. 14: DE LOS SIGUIENTES MEDIOS DE DIFUSION, CUAL CONSIDERA EL OPTIMO PARA DAR A CONOCER LOS ESTACIONAMIENTOS?

R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 14.

Análisis.

De los 900 usuarios entrevistados, el 51% (459) opinó utilizar como medio de difusión los rótulos, el 22% (200) la radio, el 21% (184) boletines, el 6% restante (57) recomendó otros medios.

conclusión.

De acuerdo a la información obtenida, el medio óptimo para dar a conocer los estacionamientos, según la opinión de los usuarios, son los rótulos, siguiéndole en importancia, la radio y los boletines.

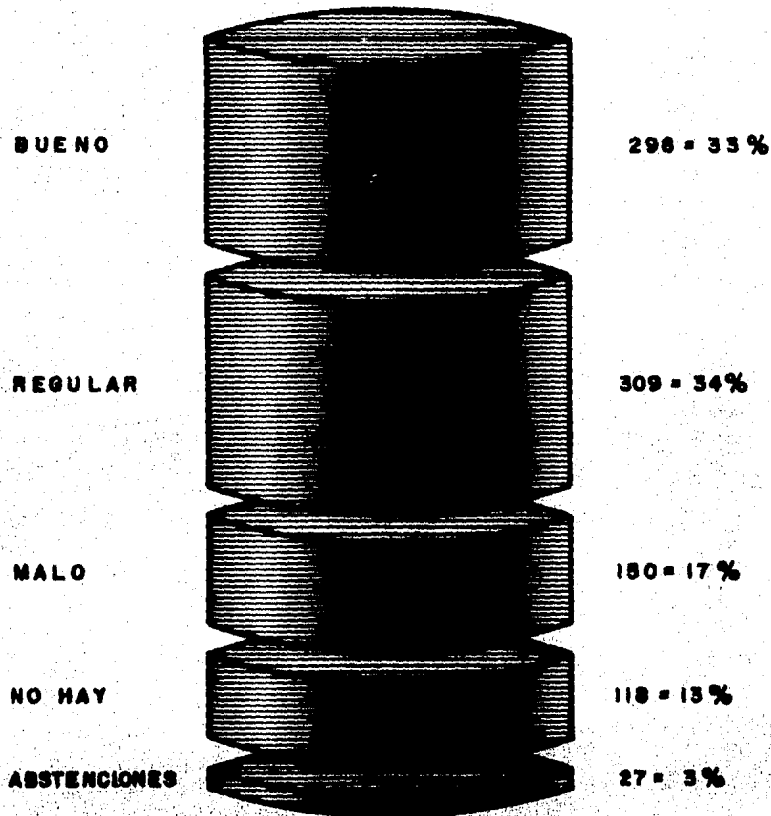
OPINION DEL USUARIO EN CUANTO A LA VENTILACION

216

OBJETIVO: CONOCER LA OPINION DEL USUARIO RESPECTO AL FUNCIONAMIENTO Y PRESENTACION DE LAS INSTALACIONES DE LOS ESTACIONAMIENTOS.

PREGUNTA NO. 15: QUE OPINION TIENE DE LAS INSTALACIONES DEL ESTACIONAMIENTO EN CUANTO A:

RESULTADOS

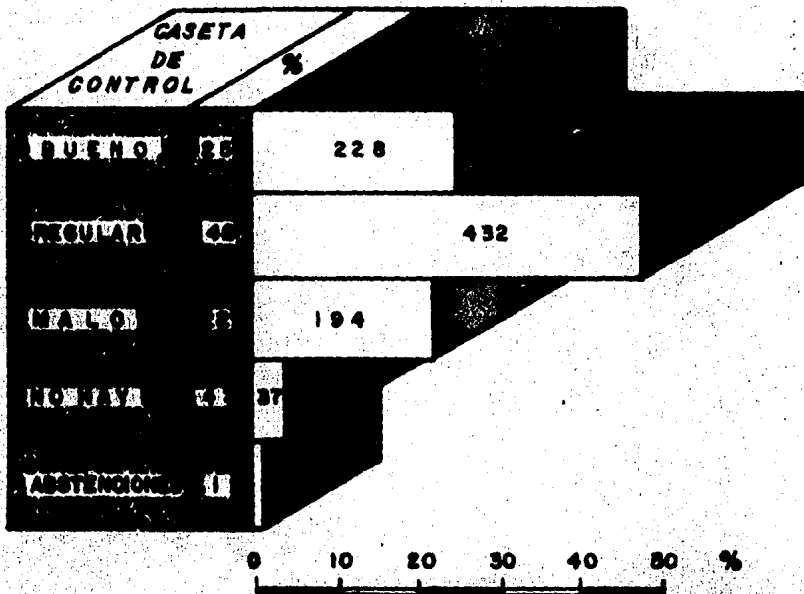


BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO A LA CASETA DE CONTROL

PREGUNTA NO. 15

RESULTADOS

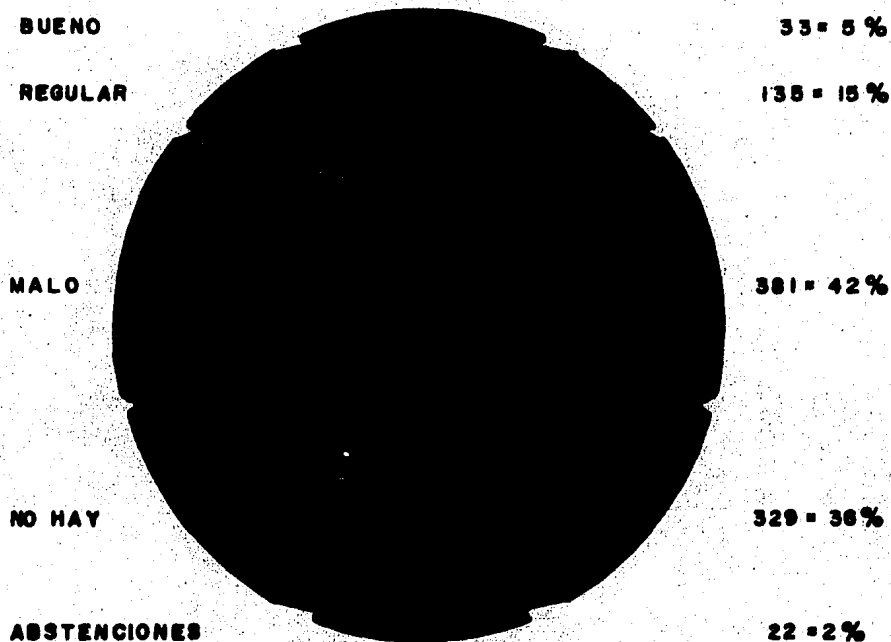


BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO A LOS SERVICIOS SANITARIOS

PREGUNTA NO. 15

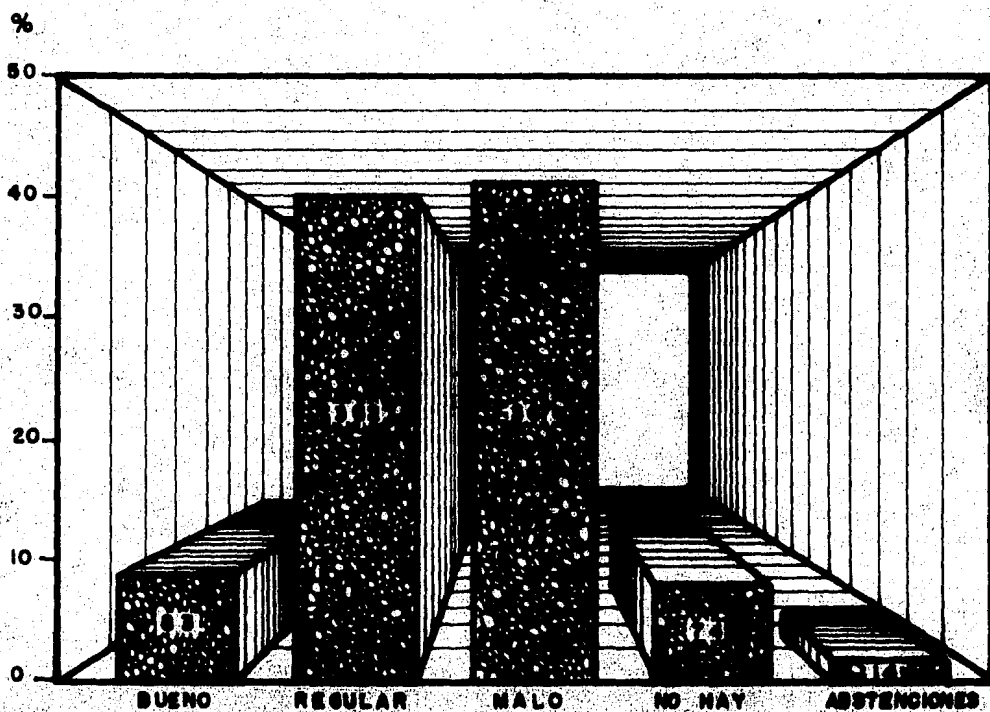
R E S U L T A D O S



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO AL ALUMBRADO DE LAS INSTALACIONES

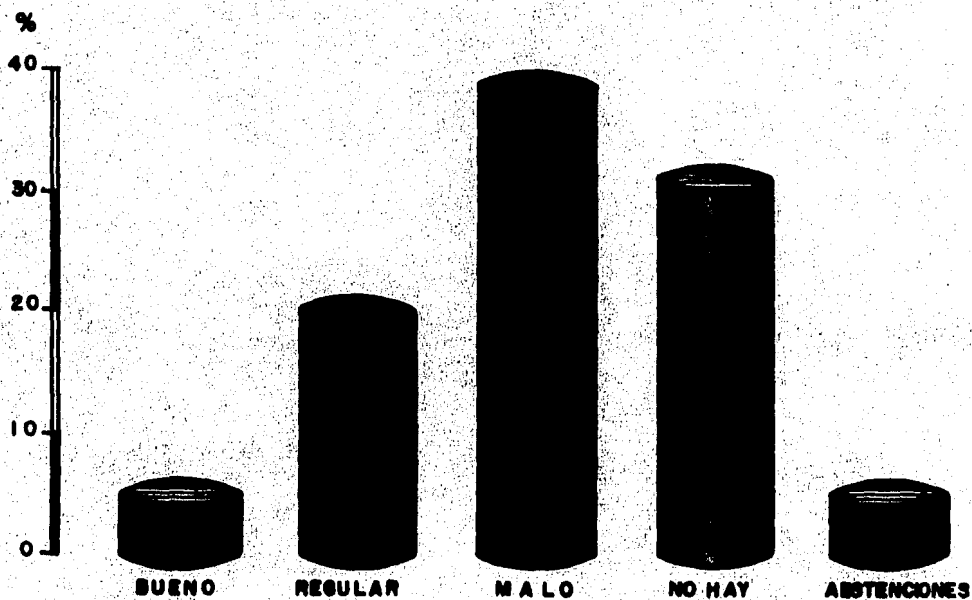
PREGUNTA NO. 15



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO A LA PREVENCION CONTRA INCENDIOS

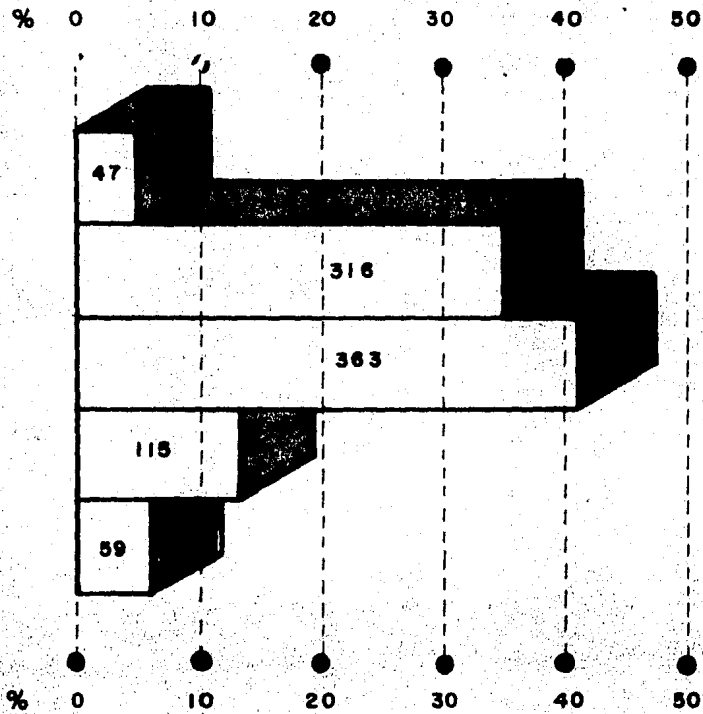
PREGUNTA NO. 15



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO A LAS AREAS DE ESPERA

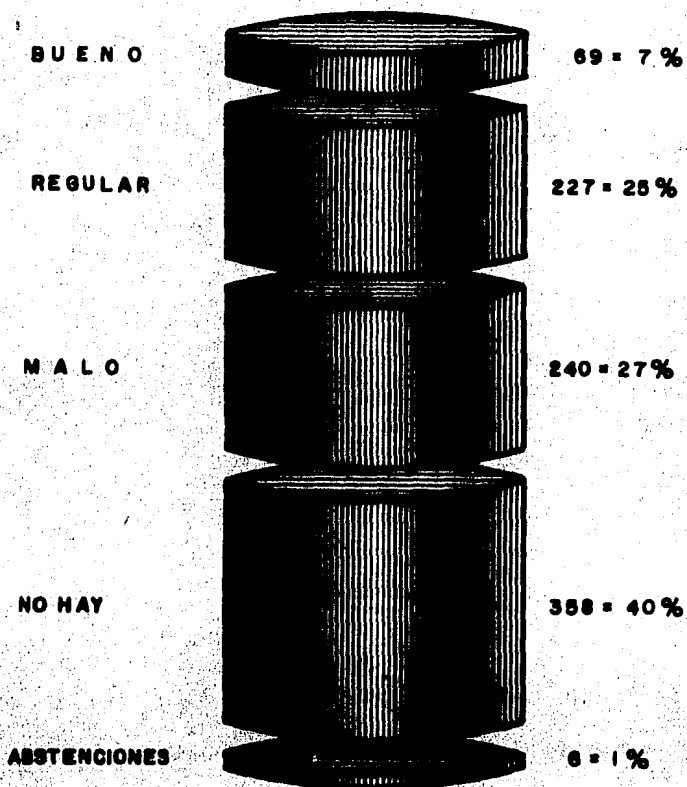
PREGUNTA NO. 15



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

OPINION DEL USUARIO RESPECTO A LA VIGILANCIA

PREGUNTA NO. 15



BASE: TOTAL DE USUARIOS (900).

PREGUNTA No. 15.

Análisis.

De acuerdo a los datos obtenidos con respecto a las instalaciones de los estacionamientos, los 900 usuarios entrevistados, opinaron lo siguiente:

Ventilación: El 34% (309) indicó que es regular, el 33% (296) buena, el 17% (150) mala y el 16% -- (145) restante informó que no existe.

Caseta de Control: El 48% (432) opinó que la caseta de control esta en condiciones regulares, el 25% (228) informó que es buena, el 22% (194) mala y el 5% restante (48) manifestó ---- que no existe o bien se abstuyó de responder.

Servicios Sanitarios: El 42% (381) indicó que son malos, 36% --- (329) no existen, 15% (135) regulares, 5% (33) buenos, y el 2% (22) abstenciones.

Alumbrado: El 41% (367) indicó que es malo, el 40% -- (362) que es regular, el 9% (83) bueno, el 10% (88) restante que no cuentan con alumbrado.

Prevención contra incendios: El 39% (354) indicó que es mala, el 31% -- (281) que no existe, el 20% (181) que es regular, el 5% (41) que es buena y el 15% (43) se abstuvo de opinar.

Areas de Espera
para entrega de
vehículos:

El 41% (363) opinó que las áreas de espera están en malas condiciones, el 35% (316) - son regulares, el 18% (174) que no existen y tan sólo el 5% (47) que son buenas.

Vigilancia:

El 40% (358) opinó que no existe, el 27% - (240) que es mala, el 25% (227) es regular y el 7% (69) es buena.

Conclusión.

En general los usuarios opinaron que la ventilación es aceptable en ambos tipos de estacionamiento.

La opinión respecto a la caseta de control fue considerada - como regular.

Respecto a los servicios sanitarios de los estacionamientos la opinión que aportan los usuarios, es notablemente deficiente.

Respecto al alumbrado, la gran mayoría de los estacionamientos cuentan con él en forma regular.

La opinión de los usuarios respecto a prevención contra incendios fue considerada como deficiente.

De acuerdo a la información obtenida por los usuarios, las áreas de espera para recepción y entrega de vehículos, son consideradas como regulares.

La mayoría de los usuarios, opinaron que los estacionamientos

carecen de vigilancia, así mismo otra parte opinó que en los mismos donde existe vigilancia, ésta es deficiente.

La opinión del usuario con respecto a la presentación de las instalaciones de los estacionamientos es regular, así mismo la opinión respecto a su funcionamiento como deficiente.

5.4.1. Resumen del Cuestionario de Usuarios.

Razones de Uso.

El usuario utiliza los estacionamientos en -- edificios por la seguridad y por comodidad, y en lotes por tarifa; con un tiempo promedio - de uso diario de 4 a 6 horas por vehículo, no tándose una marcada preferencia por el auto-- servicio. (Preguntas Nos. 1, 2, 3 y 5).

Servicio.

Los principales generadores de demanda de es- tacionamiento de acuerdo a la opinión de los usuarios son el trabajo y la realización de - compras.

El usuario además demanda servicios adiciona- les de lavado y ocasionalmente encerado.

El usuario opina que el trato que se le brin- da a su persona y al vehículo es regular. --- (Preguntas Nos. 4, 6, 10 y 11).

Mercadeo.

La mayoría de los usuarios considera proble-- mática la localización de los estacionamien- tos, por lo tanto opinan que estos requieren de algún tipo de publicidad, sugiriendo que - sea por medio de rótulos.

La tarifa que paga el usuario por el servicio es considerada aceptable, pero no consideran el costo como factor de mayor importancia, la mayoría preferiría pagar poco menos de la tarifa autorizada. (Preguntas Nos. 7, 8, 12, 13 y 14).

Operación.

En opinión del usuario los aspectos de normatividad que debe presentar un estacionamiento no se cumplen en un 60%, siendo así que la -- imagen que se tiene con respecto a las instalaciones de los mismos sea regular y en cuanto a su operación, definitivamente deficiente. (Preguntas Nos. 9 y 15).

6. CRUCE DE INFORMACION OBTENIDA EN LA INVESTIGACION DE CAM PO.

6.1. De la Administración y Dirección.

Planeación. El objetivo de las empresas que se dedican al giro de estacionamiento se encuentra definido y es claro, para satisfacer principalmente las necesidades del usuario mismo que se cumple en un 88%.

Por cuanto a los Recursos Financieros de las tres empresas encuestadas, Servicios Metropolitanos, S.A. - de C.V. y Estacionamientos de México, A.C., indicaron prever sus recursos financieros, en tanto que el Grupo Ranver, S.A., no lo hace.

Políticas. Las tres empresas dijeron contar con un Manual de Organización donde se encuentran definidas la estructura orgánica, políticas y funciones; mismo que desconocen los operarios por falta de comunicación. Por lo que se refiere al Reglamento Interior de Trabajo, únicamente las empresas "Servimet" y "Ranver" cuentan con él, mismo que también no dan a conocer a sus empleados.

Recursos Humanos. Las tres empresas cuentan con un sistema definido de reclutamiento y selección de personal, en el cual la escolaridad mínima requerida es primaria.

Los Directivos indicaron que elaboran un contrato de trabajo para cada uno de sus empleados, es importante señalar que estos últimos desconocen la existencia de dicho contrato.

La percepción económica se realiza a través de nómina y por lo general su monto es igual al salario mínimo, más la propina que reciben de los clientes. En cuanto a incentivos económicos y promociones, las empresas los otorgan en forma esporádica, de acuerdo a la antigüedad y responsabilidad del trabajador.

Por lo que respecta a las prestaciones de Ley, éstas se cumplen en un 75%, según informes de los operarios; las empresas del sector privado cumplen con el pago de aguinaldo, reparto de utilidades, prima vacacional, servicio médico e INFONAVIT. La empresa "Servimet" y "Ranver" llevan un registro del personal que labora, así como un control diario de asistencia, mientras que Estacionamientos de México carece de control alguno de su personal, en la mayoría de sus estacionamientos. Tocante a la rotación de personal, ésta asciende en las tres empresas a 50 personas al año en promedio.

6.2. Operación.

En general los estacionamientos cumplen un 54% de las normas establecidas, de acuerdo a la inspección ocular realizada en la investigación de campo.

De lo anterior, se desprende que el estado de las instalaciones es regular y poco confiable por carecer de un mantenimiento constante, deteriorando con ello la calidad del servicio.

La gran mayoría de los estacionamientos no se utilizan en toda su capacidad, dado que operan a un 75%.

Los accidentes que ocurren en los estacionamientos - son mínimos, observándose que éstos son en su mayoría de tipo material.

6.3. Servicio.

Los estacionamientos son utilizados por seguridad, - comodidad y tarifa, siendo trabajo y compras los generadores primordiales del servicio.

Los establecimientos requieren de una ubicación estratégica y de fácil acceso, además de señalamientos y cierto tipo de publicidad dirigida.

El usuario no considera la tarifa como problema de -- uso, de los estacionamientos, en cambio los empresarios opinan que es baja la tarifa vigente.

En todos los estacionamientos existe algún tipo de - servicio adicional, sin embargo, los directivos no - lo consideran como factor determinante en la prestación del servicio de estacionamiento.

6.4. Control.

En todos los establecimientos se lleva un registro - de entradas y salidas de vehículos, del que finalmente se elabora un reporte diario con el boletaje, que es base para la realización de sus estados financieros. La vigilancia que se ejerce es a nivel de supervisión, tanto interna como externa.

7. AFIRMACION O NEGACION DE LA HIPOTESIS.

Los estacionamientos cumplen en promedio, sólo en un 54% con los requisitos legales establecidos, además tienen -- algunas fallas de tipo administrativo que se reflejan en la prestación del servicio, proporcionando una deficiente atención al usuario y al vehículo.

Como pudimos comprobar, por un lado existe una ocupación del 75% de la capacidad instalada, por el otro, una gran demanda que reclama un estacionamiento que sea de buena ubicación, fácil acceso, seguro, que ofrezca buen trato -- tanto personal como a los vehículos y una tarifa más baja que la vigente.

Con lo anterior, la hipótesis planteada al inicio de este capítulo resulta verdadera y es comprobable con la información obtenida en la investigación de campo.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El Distrito Federal, desde tiempos prehispánicos, ha sido el centro geográfico, histórico y social más importante del país, como lo demuestran las crónicas de antaño y los estudios más recientes, esto debido al centralismo que ha imperado en la vida nacional.

- a) En el Distrito Federal se encuentran asentados los Poderes de la Unión, conservando una actividad mayúscula en los factores económicos, administrativos, políticos, sociales y culturales, en relación con las demás poblaciones. El alarmante crecimiento de la población tiende a incrementar el costo de urbanización dado que, en el citado territorio federal, se ubica aproximadamente el 15% de la población total de la Nación; además de dar cabida a poco más de dos millones de vehículos automotores

RECOMENDACIONES

- a) Para la solución a la concentración de actividades en el centro del Distrito Federal, es recomendable se establezca una política gubernamental para la creación de sub-centros urbanos, ubicados en las zonas intermedias y periféricas de la ciudad; dotados de los elementos necesarios que satisfagan las necesidades plenas de la población.

que circulan principalmente en la zona central e intermedia del Distrito Federal.

- b) En estas áreas de referencia es donde ocurre la problemática más grande que presenta la ciudad, tales como - excesiva afluencia de personas y vehículos, el alto índice de uso del - automóvil particular, que trae entre otras las siguientes consecuencias.

- Estacionamiento de vehículos en la red vial, lo cual ocasiona disminución de los espacios de circulación.

- b) La saturación en la red vial se podría aliviar continuando con la remodelación de las principales arterias de circulación o haciéndolas accesibles y dimensionarlas en carriles de acuerdo a la importancia que tengan.

- El exceso de automóviles en el centro de la ciudad se puede abatir - con la primera recomendación, complementando con medidas que desalienten el uso del automóvil particular, como puede ser el incremento en las tasas impositivas en la compra y mantenimiento de los automóviles; la implementación de un - calendario de circulación de automóviles, de tal modo que no circulen cierto número de ellos en dos

- Actualmente existe un insuficiente sistema de transporte colectivo, el cual no está debidamente orientado ni coordinado por las autoridades respectivas.

- Pérdidas de tiempo y productividad.

o tres días predeterminados en la semana, mediante el uso de un color en la placa de circulación.

- Adicional a lo anterior es necesario que se tomen medidas rigurosas para desahogar el tránsito de automóviles particulares en ciertas áreas, se debe actuar en forma impostergable en la ampliación de la red actual de transporte público urbano, como son: autobuses, trolebuses y sistema de transporte colectivo (metro), logrando en forma accesoria lo siguiente:

- Abatir considerablemente el alto número de horas/hombre, que actualmente se pierden en las demoras de transportación de los hogares a los centros de trabajo, estudio, comerciales y de diversión, entre otros.

- Excesivo consumo de energéticos y desgaste de máquinas.

- Elevado porcentaje de accidentes viales.

- Neurosis y enfermedades ambientales causadas por la contaminación.

c) Otro factor que se constituye como problema, lo es el ciudadano mis-

- Ahorro en el consumo diario de gasolina y por ende del presupuesto familiar, canalizando opcionalmente estas cantidades a otros renglones vitales en la economía, tanto familiar como nacional.

- Conservación de vehículos, al evitarse un desgaste excesivo en los largos trayectos a recorrer y los frecuentes embotellamientos que se suceden en las zonas de mayor convergencia.

- Reducción en el número de accidentes viales al disminuir la circulación vial.

- Disminución de la tensión nerviosa al reducirse la contaminación y el ruido producidos por los vehículos.

c) Se recomienda primeramente una participación mayor de las autoridades de

mo, que carece de responsabilidad -
ciudadana. Las autoridades correspon-
dientes han procurado de una manera
inconsistente proporcionar una educa-
ción vial más adecuada a nuestro -
tiempo y realidad, pero debido a su
propia naturaleza no llega a trascen-
der a la población de una manera más
efectiva.

d) El problema del estacionamiento en -
la vía pública, se suscita porque és-
ta se encuentra saturada en su tota-
lidad, además que el servicio es gra-
tuito, o la tarifa que se cobra es -
baja, independientemente de ser más
rápido en su maniobra, ocasionando -
que los automóviles se estacionen en
doble fila. Para sanear esta situa--

la Secretaría General de Protección
y Vialidad a fin de que se implemen-
te un programa general de educación
vial que llegue a la población a tra-
vés de medios masivos de comunica---
ción como son: la televisión, radio,
cine y revistas ilustrativas, además
de involucrar a la Secretaría de Edu-
cación Pública, para incluir en los
programas de educación básica, tales
como: escuelas primarias y secunda--
rias del Distrito Federal, cursos -
que contemplen la educación vial a -
educandos.

d) Que Servimet continúe e intensifique
el sistema de control de estaciona--
miento en la vía pública, por medio
del servicio de edecanes, ubicando--
las en las zonas de más afluencia -
con el objeto de que exista una ma--
yor rotación en los espacios para es-
tacionarse.

ción el Departamento del Distrito Federal creó la instalación de estacionamientos de algunas de las zonas más importantes del Distrito Federal, mismos que actualmente están siendo sustituidos por edecanes y controlados por Servimet.

e) Desde 1940 a la fecha, se ha notado que los estacionamientos no han evolucionado conforme lo requiere el avance que registra la vialidad actual, pues aún hoy en día, se improvisan lotes o predios que no cuentan con la urbanización adecuada para ser habilitados como estacionamientos.

f) La participación en el mercado por parte del Departamento del Distrito Federal, a través de Servimet, es mínima con relación a las concesiones otorgadas a particulares.

De igual manera se creará otra fuente de trabajo dentro de este giro.

e) Que las autoridades supervisen con sentido crítico y estricto todas las instalaciones que actualmente operan, o las que en el futuro requieran licencia de operación y funcionamiento, para que se garantice el apego estricto a las normas con la finalidad de mejorar el servicio, la apariencia y el trato.

f) El Departamento del Distrito Federal debe incrementar su participación en el mercado para tener mayor oferta de cajones de estacionamiento en mejores condiciones de las que actualmente existen y que son propiedad de

g) El Distrito Federal requiere de espacios suficientes para estacionamiento que permitan una mejoría en la vialidad, existiendo actualmente un déficit de casi 100% de la oferta instalada.

h) En general los trabajadores de estacionamientos disfrutan de un 75% de las prestaciones que marca la Ley, siendo la vivienda la prestación menos otorgada por este tipo de organismos.

particulares, creando a su vez una mayor competitividad en el medio, para beneficio del usuario.

g) Se recomienda la construcción de estacionamientos en la periferia de la ciudad, así como de transferencia con los distintos medios de transporte colectivo urbano, con la finalidad de evitar la circulación de vehículos por el centro del Distrito Federal.

h) Sería conveniente que el Sector Gobierno implemente una política encaminada a motivar el interés de los inversionistas en estacionamientos, a fin de que, conjuntamente con INFONAVIT, se convenga en realizar pláticas que coadyuven a solucionar el problema de la vivienda de los empleados de los estacionamientos, lo cual podría lograrse mediante una política claramente definida, que per-

- i) Las autoridades gubernamentales que regulan y controlan la apertura y operación de los estacionamientos, - descuidan el aspecto legal, ya que los estacionamientos sólo cumplen - con un 54% de las normas establecidas.

Lo anterior es reflejo de la escasa atención y exigencia mínima al cumplimiento de la norma, por parte de las autoridades respectivas.

- j) Existe apoyo para la apertura de estacionamientos por parte de las autoridades gubernamentales, sin embargo no existe una política fiscal que aliente y apoye la inversión - del empresario en la creación de - nuevos estacionamientos.

mita a los trabajadores adquirir una vivienda digna.

- i) Dar a conocer a las autoridades gubernamentales correspondientes la importancia de cumplir con el apego a las normas establecidas, a fin de erradicar la corrupción, dependiendo de ello que mejoren aspectos de operación, instalaciones y servicio de los estacionamientos.

- j) Es necesario que las autoridades gubernamentales correspondientes implementen una política fiscal que motive la apertura y ampliación de los estacionamientos, por lo que podría recomendarse la exención del impuesto sobre la renta, a fin de que los inversionistas destinen sus fondos -

al mejoramiento del servicio, lo cual haría más atractivo este giro.

k) La mayoría de las empresas cuentan con manuales de organización y reglamento interior de trabajo, sin embargo los lineamientos y políticas que contienen no son dados a conocer al personal de nivel operativo, desconociendo su situación laboral.

k) Es importante dar a conocer a los empresarios e inversionistas de establecimientos la relevancia que representa el que los niveles operativos conozcan los lineamientos, políticas, descripción de puestos, responsabilidades y obligaciones, estructura orgánica, así como los aspectos que comprende el reglamento interior de trabajo, ya que por medio de estos instrumentos se puede lograr un mejor rendimiento, mejor trato al público y eficiencia del personal.

1) Existe un número reducido de establecimientos, tan solo el 15%, que funciona a su capacidad máxima, el 85% restante subutiliza la capacidad de sus instalaciones.

1) Dar a conocer a los inversionistas los porcentajes tan altos de subutilización que existen, con el objeto de crear una concientización ciudadana, encaminada a lograr el beneficio de la misma comunidad. Por lo cual, recomendamos a los inversionistas

realicen estudios sobre el medio que rodea a los estacionamientos con capacidad subutilizada, con el objeto de determinar los factores que afectan dicha subutilización del público, como podrían ser: tarifas más bajas a determinadas horas del día, promociones especiales ciertos días de la semana, descuentos especiales a clientes continuos.

El factor más importante, por el cual el usuario prefiere utilizar el estacionamiento en edificio, es el de seguridad, le sigue en importancia la comodidad, relegando a un tercer término la tarifa.

m) Es conveniente dar a conocer a los inversionistas las razones de uso del usuario con el objeto de que mejoren el aspecto de seguridad y comodidad que se ofrece en los estacionamientos.

Recomendamos que el nivel operativo sea apoyado con pláticas que mejoren su trato personal, también que los llamados acomodadores sean capacitados con clases de manejo, con el fin de brindar un trato más agradable, -

tanto a la persona como al vehículo, lo anterior tendría como beneficio una mejor imagen y seguridad ante el usuario.

n) Las deficiencias más notorias que influyen directamente sobre la imagen de los estacionamientos, son principalmente el estado actual de las instalaciones, que en términos generales es malo, y la falta de mantenimiento de las mismas, determinándose un 49% de incumplimiento de las normas que regulan este aspecto.

n) Se recomienda que los inversionistas contemplen un programa permanente de mantenimiento de las instalaciones, a fin de que éstas se conserven en buen estado, no se deterioren y presenten ante el usuario una mejor imagen de los locales.

De la misma forma es recomendable que se mejore el estado actual de las instalaciones para evitar accidentes, mejorar el servicio, evitar pérdidas de tiempo y mejorar la imagen, entre otras cosas.

Asimismo los estacionamientos deben de cumplir al 100% con la normatividad vigente, la cual establece una serie de factores con los que debe

de contar un local de estacionamiento para dar un buen servicio al público.

A P E N D I C E

ANEXO I

**RELACION DE ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA
CLASIFICADOS POR DELEGACION POLITICA**

**NOTA: Los estacionamientos donde aparece un (*) son los que
fueron seleccionados aleatoriamente para llevar a cabo
la investigación de campo.**

ESTACIONAMIENTOS DE SERVICIO PUBLICO EN PREDIOS O LOTES

DELEGACION CUAUHTEMOC

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
* 001	001		Abraham Glz. # 22	Juárez	Servimet	150
002	002		Abraham Glz. # 64	Juárez	Varios	35
003	003	Abraham Glz.	Abraham Glz. # 78	Juárez	Servimet	110
004	004		Academia # 6	Centro	Varios	40
005	005		Aguascalientes # 132	Hipódromo	Servimet	40
006	006		Aguascalientes # 176	Hipódromo	Servimet	40
007	007		Aguascalientes # 143	Roma	Varios	26
008	008		Aguascalientes # 163	Roma	Varios	14
009	009		Alarcón # 2	Centro	Varios	68
* 010	010	Aldaco	Aldaco esq. Echeveste	Centro	Servimet	75
011	011		Aldama #8	Guerrero	Varios	62
012	012		Aldama # 165	Guerrero	Estac. de México	40
013	013		Allende # 44	Centro	Varios	20
014	014		Altamirano #56	San Rafael	Varios	20

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
015	015		Altamirano # 135	San Rafael	Varios	33
016	016		Alvaro Obregón # 121	Roma	Varios	56
017	017		Alvaro Obregón # 195	Roma	Servimet	35
018	018		Amberes # 78	Juárez	Varios	24
019	019		Amsterdam # 225	Juárez	Varios	71
* 020	020		Amsterdam # 249	Juárez	Varios	36
021	021		Amsterdam # 270	Juárez	Varios	13
022	022		A. de Circunvalación 226E	Centro	Varios	68
023	023		Antonio Caso # 13	San Rafael	Varios	40
024	024		Antonio Caso # 50	San Rafael	Servimet	60
025	025		Antonio Caso # 78	San Rafael	Servimet	50
026	026		Antonio Caso # 111	San Rafael	Varios	38
027	027		Antonio Caso # 131	San Rafael	Varios	80
028	028		Aquiles Serdán # 8	Centro	Estac. de México	45
029	029		Aranda # 11	Centro	Estac. de México	30
* 030	030		Arcos de Belén # 27	Centro	Varios	42
031	031		Artículo 123 # 36	Centro	Estac. de México	30

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
032	032		Artículo 123 # 128.	Centro	Varios	56
033	033		Artículo 123 # 134	Centro	Servimet	50
034	034		Atenas # 20	Centro	Estac. de México	80
035	035		Atenas # 27	Juárez	Varios	214
036	036		Atenas # 66	Juárez	Estac. de México	25
037	037		Av. México # 120	Hipódromo	Varios	110
038	038		Av. México # 175	Hipódromo	Varios	22
039	039		Ayuntamiento # 8	Centro	Estac. de México	40
* 040	040		Ayuntamiento # 103	Centro	Varios	73
041	041		Ayuntamiento # 106	Centro	Estac. de México	35
042	042		Aztecas # 23	Centro	Varios	40
043	043	Chilpancingo	Bajío # 322	Roma Sur	Servimet	125
044	044		Balderas # 70	Centro	Estac. de México	65
045	045		Balderas # 94	Centro	Servimet	70
046	046		Balderas # 83	Centro	Varios	74
047	047		Balderas # 98	Centro	Varios	27
048	048		Balderas # 108	Centro	Estac. de México	30

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADO	CAPAC.
049	049		Basilio Badillo # 44	Centro	Varios	217
* 050	050		Belisario Domínguez # 4	Centro	Estac. de México	110
051	051		Belisario Domínguez # 52	Centro	Varios	13
052	052		Belisario Domínguez # 49	Centro	Estac. de México	35
053	053		Belisario Domínguez # 64	Centro	Estac. de México	40
054	054		Belisario Domínguez # 65	Centro	Estac. de México	90
055	055		Belisario Domínguez # 70	Centro	Estac. de México	50
056	056		Berlín # 4	Juárez	Varios	80
057	057		Bolívar # 16	Centro	Varios	53
058	058		Bolívar # 31	Centro	Varios	11
059	059		Bolívar # 114	Centro	Varios	14
* 060	060		Bolívar # 170	Centro	Varios	30
061	061		Bolivia # 29	Centro	Varios	20
062	062		Bolivia # 68	Centro	Varios	54
063	063		Bucareli # 12	Centro	Varios	31
064	064		Bucareli # 50	Centro	Estac. de México	70
065	065		Bucareli # 137	Centro	Estac. de México	70

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
066	066		Buen Tono # 15	Centro	Varios	100
067	067		Buen Tono # 27	Centro	Estac. de México	60
068	068		Calle del 57 # 28	Centro	Varios	20
069	069		Calle del 57 # 31	Centro	Varios	11
* 070	070		Callejón del Sapo # 12	Centro	Varios	56
071	071		Callejón Mixcalco # 10	Centro	Varios	40
072	072		Campeche # 209	Hipódromo	Estac. de México	45
073	073		Candelaria de los Patos	Centro	Varios	115
074	074		Carmen # 86	Centro	Estac. de México	40
075	075		Central # 52	Buenos Aires	Servimet	250
076	076		Cerrada San Ignacio	Centro	Servimet	65
077	077		Cedro # 153	Sta. Ma. la Rib.	Servimet	50
078	078		5 de Febrero # 60	Centro	Estac. de México	55
079	079		5 de Febrero # 61	Centro	Estac. de México	50
* 080	080		5 de Febrero # 78	Centro	Varios	24
081	081		5 de Febrero # 108	Centro	Estac. de México	100
082	082		5 de Febrero # 134	Centro	Varios	20

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
083	083		5 de Febrero # 137	Centro	Estac. de México	95
084	084		5 de Mayo # 16	Centro	Estac. de México	45
085	085		5 de Mayo # 30	Centro	Estac. de México	255
086	086		5 de Mayo # 38	Centro	Estac. de México	80
087	087		Circunvalación # 50	Morelos	Estac. de México	50
088	088		Colima # 49	Roma	Varios	45
089	089		Colima # 152	Roma	Varios	44
* 090	090		Colima # 227	Roma	Varios	33
091	091		Colima # 251	Roma	Varios	26
092	092		Colima # 373	Roma	Varios	28
093	093		Colima # 415	Roma	Varios	38
094	094		Colón # 24	Centro	Estac. de México	190
095	095		Comonfort y Paraguay	Centro	Servimet	333
096	096		Coahuila # 193	Roma	Varios	74
097	097		Córdoba # 48	Roma	Estac. de México	118
098	098		Corregidora # 5	Centro	Estac. de México	270
099	099		Corregidora # 92	Centro	Estac. de México	120

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
* 100	100		Cuahtémoc # 16	Doctores	Varios	53
101	101		Chapultepec # 170	Roma	Estac. de México	70
102	102		Chapultepec # 398	Roma	Varios	20
103	103		Chapultepec # 402	Roma	Varios	44
104	104		Chihuahua # 204	Roma	Varios	25
105	105		Chilpancingo # 52	Hipódromo	Estac. de México	30
106	106		Chilpancingo # 55	Hipódromo	Estac. de México	69
107	107		Chilpancingo y Bolívar	Hipódromo	Estac. de México	45
108	108		Chilpancingo y Tlaxcala	Roma	Estac. de México	85
109	109		Chimalpopoca # 42	Centro	Varios	60
* 110	110		Chimalpopoca # 50	Centro	Estac. de México	56
111	111		Chimalpopoca # 105	Centro	Estac. de México	60
112	112		Chimalpopoca # 108	Centro	Estac. de México	150
113	113		Dante # 8	Centro	Varios	12
114	114		Delicias # 66	Centro	Varios	52
115	115		Degollado # 67	Guerrero	Servimet	102
116	116		Diag. 20 de Noviembre # 236	Centro	Varios	18

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
117	117		16 de Septiembre # 5	Centro	Varios	50
118	118		16 de Septiembre # 25	Centro	Servimet	250
119	119		16 de Septiembre # 82	Centro	Estac. de México	25
* 120	120		Dinamarca # 18	Juárez	Varios	151
121	121		Dinamarca # 29	Juárez	Estac. de México	50
122	122		Dinamarca # 37	Juárez	Varios	50
123	123		Dr. Balmis # 10	Doctores	Varios	29
124	124		Dr. Bernard # 61	Doctores	Estac. de México	40
125	125		Dr. Bernard # 134	Doctores	Varios	20
126	126		Dr. Carmona y Valle # 60	Doctores	Estac. de México	100
127	127		Dr. Carmona y Valle # 69	Doctores	Varios	65
128	128		Dr. Carmona y Valle # 157	Doctores	Estac. de México	180
129	129		Dr. Jiménez # 55	Doctores	Estac. de México	90
* 130	130		Dr. Jiménez # 58 Bis	Doctores	Estac. de México	80
131	131	Lavista	Dr. Lavista # 78	Doctores	Servimet	180
132	132		Dr. Lavista # 145	Doctores	Estac. de México	50
133	133		Dr. Lavista # 196	Doctores	Varios	17

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
134	134		Dr. Liceaga # 92	Doctores	Varios	50
135	135		Dr. Lucio # 72	Doctores	Varios	16
136	136		Dr. Navarro # 218	Doctores	Estac. de México	90
137	137		Dr. Rio de la Loza # 115	Doctores	Varios	78
138	138		Dr. Valenzuela # 4	Doctores	Servimet	60
139	139		Dr. Valenzuela # 8	Doctores	Varios	58
* 140	140		Dr. Valenzuela # 11	Doctores	Servimet	60
141	141		Dr. Valenzuela y R. Puebla	Doctores	Varios	33
142	142		Dr. Velazco # 110	Doctores	Varios	118
143	143		Dolores # 8	Centro	Estac. de México	180
144	144		Donato Guerra # 3	Tabacalera	Varios	62
145	145		Donato Guerra # 6	Tabacalera	Varios	25
146	146		Donato Guerra # 26	Tabacalera	Varios	29
147	147		Donceles # 14	Centro	Estac. de México	40
148	148		Donceles # 97	Centro	Estac. de México	45
149	149		2 de Abril esq. Sta. Ver.	Centro	Varios	46
* 150	150		Durango # 11	Roma	Varios	24

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
151	151		Durango # 133	Roma	Estac. de México	50
152	152		Durango # 148	Roma	Estac. de México	40
153	153		Durango # 205	Roma	Estac. de México	50
154	154		Durango # 263	Roma	Varios	39
155	155		Durango # 345	Roma	Varios	42
156	156		Ecuador # 33	Centro	Estac. de México	95
157	157		Ecuador # 47	Centro	Estac. de México	60
158	158		Eje Lázaro Cárdenas # 120	Centro	Servimet	126
159	159		Ernesto Pugibet # 50	Centro	Varios	22
* 160	160		Ezequiel Montes # 121	San Rafael	Varios	75
161	161		Ezequiel Montes # 134	San Rafael	Varios	15
162	162	Codeur I	Fdo. Alba Ixtlixóchitl # 158	Tránsito	Servimet	50
163	163		Florencia # 68	Juárez	Estac. de México	40
164	164		Flores Magón # 30	Guerrero	Varios	62
165	165	Florida	Florida # 49	Morelos	Servimet	119
166	166		Fray. B. de las Casas # 26	Centro	Estac. de México	70
167	167		Fray S. Teresa de Mier # 29	Centro	Estac. de México	100

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
168	168		Fray S. Teresa de Mier # 43	Centro	Estac. de México	80
169	169		Fray S. Teresa de Mier # 93	Centro	Estac. de México	40
* 170	170		Fray S. Teresa de Mier # 342	Centro	Varios	45
171	171		Fray S. Teresa de Mier # 360	Centro	Estac. de México	80
172	172		Fray S. Teresa de Mier # 420	Centro	Varios	36
173	173		Fresno y Alzate	Sta. Ma. 1a Rib.	Servimet	60
174	174		Frontera # 17	Roma	Varios	76
175	175		Frontera # 54	Roma	Estac. de México	290
176	176		Frontera # 174	Roma	Varios	60
177	177		Gabino Barreda # 139	San Rafael	Estac. de México	35
178	178		Gabriel Hernández # 57	Centro	Estac. de México	60
179	179		Gabriel Leyva # 28	Centro	Varios	31
* 180	180		Gabriel Leyva # 71	Centro	Estac. de México	65
181	181		Galeana # 449	Guerrero	Servimet	80
182	182		Gral. Anaya # 70	Centro	Servimet	110
183	183		Gral. Anaya y San Ciprián	Centro	Servimet	150
184	184		Gral. Prim # 12	Juárez	Varios	53

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
185	185		Gral. Prim # 51	Juárez	Varios	87
186	186	Gral. Prim	Gral. Prim # 82	Juárez	Servimet	31
187	187		Gral. Prim # 83	Juárez	Varios	37
188	188		Gral. Prim # 90	Juárez	Varios	53
189	189	Banobras	Geranio # 9	Nonoalco	Servimet	174
* 190	190		Gómez Farías # 16	San Rafael	Varios	34
191	191		Gómez Farías # 19	San Rafael	Estac. de México	40
192	192	Giz. Ortega	González Ortega # 53	Morelos	Servimet	66
193	193		Guatemala # 55	Centro	Servimet	150
194	194		Guerrero # 53	Guerrero	Varios	30
195	195	Guerrero	Guerrero # 55	Guerrero	Servimet	150
196	196		Hamburgo # 14	Juárez	Varios	66
197	197		Hamburgo # 18	Juárez	Varios	35
198	198		Hamburgo # 34	Juárez	Varios	36
199	199		Hamburgo # 88	Juárez	Estac. de México	90
* 200	200		Hamburgo # 118	Juárez	Varios	91
201	201		Hamburgo # 122	Juárez	Servimet	269

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
202	202		Hamburgo # 187	Juárez	Varios	31
203	203		Hamburgo # 193	Juárez	Varios	58
204	204		Hamburgo # 206	Juárez	Varios	35
205	205		Hamburgo # 248	Juárez	Varios	29
206	206		Hidalgo # 9	Centro	Varios	30
207	207		Humboldt # 39	Centro	Estac. de México	65
208	208		Iglesias # 270	Centro	Varios	118
209	209		Ignacio Ramirez # 10	Centro	Estac. de México	100
* 210	210		Independencia # 67	Centro	Estac. de México	25
211	211		Independencia y López	Centro	Estac. de México	110
212	212		Independencia y Marroquí	Centro	Estac. de México	50
213	213		Insurgentes Centro # 27	San Rafael	Estac. de México	90
214	214		Insurgentes Centro # 75	San Rafael	Varios	23
215	215		Insurgentes Centro # 86	San Rafael	Varios	36
216	216		Insurgentes Norte # 9	Guerrero	Varios	32
217	217		Insurgentes Sur # 122	Juárez	Estac. de México	30
218	218		Insurgentes Sur # 184	Roma	Varios	29

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
219	219		Insurgente Sur # 211	Roma	Varios	23
* 220	220		Insurgentes Sur # 301	Roma	Varios	12
221	221		Insurgentes Sur # 427	Roma	Varios	21
222	222		Insurgentes Sur # 464	Hípódromo	Estac. de México	30
223	223		Insurgentes Sur # 477	Hípódromo	Varios	38
224	224		Insurgentes Sur # 601	Nápoles	Estac. de México	50
225	225		Insurgentes Sur y Tabasco	Roma	Varios	66
226	226		Insurgentes Sur y Nápoles	Juárez	Estac. de México	25
227	227		Isabel la Católica # 71	Centro	Servimet	68
228	228		Isabel la Católica # 81	Centro	Estac. de México	20
229	229		Isabel la Católica # 94	Centro	Estac. de México	80
* 230	230		Isabel la Católica # 112	Centro	Estac. de México	40
231	231		Iturbide # 30	Centro	Varios	15
232	232		Izazaga # 9	Centro	Estac. de México	100
233	233		Izazaga # 96	Centro	Varios	94
234	234		Izazaga # 149	Centro	Varios	48
235	235		Iztlacihuatl # 235	Hípódromo	Varios	23

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
236	236		Jalapa # 12	Roma	Varios	54
237	237		Jalapa # 51	Roma	Varios	32
238	238		J. Carranza y Granaditas	Centro	Servimet	81
239	239		Jesús María # 112	Centro	Varios	24
* 240	240		Jesús María # 140	Centro	Varios	23
241	241		Jesús Terán # 7	Tabacalera	Varios	25
242	242		José Ma. Marroquí # 28	Centro	Estac. de México	45
243	243	Juan Escutia	Juan Escutia y Vasconcelos	Condesa	Servimet	70
244	244		Juárez # 1	Centro	Varios	130
245	245		Juárez # 42	Centro	Varios	350
246	246		Juárez # 104	Centro	Varios	104
247	247		Justo Sierra # 33	Centro	Varios	53
248	248		La Viga # 15	La Esperanza	Estac. de México	50
249	249		Las Cruces # 33	Centro	Varios	18
* 250	250		Lafragua # 13	Centro	Varios	123
251	251		Lafragua # 15	Centro	Estac. de México	40
252	252		Lerdo # 67	Guerrero	Varios	77

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
253	253		Lieja # 20	Juárez	Estac. de México	120
254	254		Lisboa # 29	Juárez	Varios	16
255	255		Liverpool # 51	Juárez	Estac. de México	60
256	256		Leverpool # 60	Juárez	Varios	7
257	257		Liverpool # 105	Juárez	Estac. de México	70
258	258		Liverpool # 109	Juárez	Varios	28
259	259		Liverpool # 136	Juárez	Estac. de México	40
* 260	260		López # 13	Centro	Varios	35
261	261		López # 14	Centro	Varios	70
262	262		Londres # 19	Juárez	Estac. de México	50
263	263		Londres # 98	Juárez	Estac. de México	100
264	264		Londres # 131	Juárez	Varios	35
265	265		Londres # 161	Juárez	Estac. de México	95
266	266		Londres, Niza e Insurgentes	Juárez	Varios	105
267	267		Lucerna # 86	Juárez	Varios	12
268	268		Luis Moya # 22	Centro	Varios	70
269	269		Luis Moya # 65	Centro	Varios	85

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
* 270	270		Luis Moya # 96	Centro	Varios	28
271	271		Luis Moya # 101	Centro	Varios	72
272	272		Luna # 182	Guerrero	Servimet	50
273	273		Madrid # 24	Juárez	Estac. de México	70
274	274		Madrid # 37	Juárez	Varios	88
275	275		Magnolia # 179	Guerrero	Servimet	50
276	276	Manuel Dobl.	Manuel Doblado # 157	Morelos	Servimet	101
277	277		Margil # 8	Centro	Varios	15
278	278		Marsella # 22	Juárez	Servimet	24
279	279		Marsella # 67	Juárez	Servimet	25
* 280	280		Medellín # 148	Roma	Estac. de México	30
281	281		Mérida # 7	Roma	Estac. de México	50
282	282		Mérida # 71	Roma	Varios	60
283	283		Mérida # 74	Roma	Estac. de México	40
284	284		Mérida # 131	Roma	Varios	58
285	285		Mesones # 79	Centro	Estac. de México	30
286	286		Mesones # 130	Centro	Varios	26

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
287	287		Mesones # 156	Centro	Varios	40
288	288		Miguel Schultz # 113	San Rafael	Varios	26
289	289		Mina # 15	Guerrero	Estac. de México	80
* 290	290		Mina # 31	Guerrero	Varios	39
291	291		Mina # 161	Guerrero	Varios	37
292	292		Milán # 15	Juárez	Varios	20
293	293		Monterrey # 13	Roma	Estac. de México	100
294	294		Monterrey # 75	Roma	Varios	93
295	295		Morelos # 9	Centro	Estac. de México	90
296	296		Morelos # 30	Centro	Estac. de México	75
297	297		Morelos # 46	Centro	Varios	21
298	298		Morelos # 90	Centro	Estac. de México	50
299	299		Mosqueta # 100	Guerrero	Varios	90
* 300	300		M.R. del Toro Lazarín # 13	Centro	Varios	25
301	301		P. de la Reforma # 19	Centro	Varios	24
302	302		P. de la Reforma # 28	Centro	Varios	92
303	303		P. de la Reforma # 36	Centro	Varios	80

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
304	304		P. de la Reforma # 93	Revolución	Varios	38
305	305		P. de la Reforma # 102	Juárez	Varios	30
306	306		P. de la Reforma # 158	Juárez	Varios	66
307	307		P. de la Reforma # 166	Juárez	Varios	52
308	308		P. de la Reforma # 253	Cuauhtémoc	Varios	150
309	309		P. de la Reforma # 265	Cuauhtémoc	Varios	200
* 310	310		P. de la Reforma # 410	Cuauhtémoc	Estac. de México	25
311	311		P. de la Reforma # 423	Cuauhtémoc	Estac. de México	180
312	312		P. de la Reforma # 427	Cuauhtémoc	Varios	167
313	313		P. de la Reforma # 459	Cuauhtémoc	Varios	39
314	314		P. de la Reforma # 465	Cuauhtémoc	Varios	72
315	315		P. de la Reforma # 502	Cuauhtémoc	Varios	40
316	316		P. de la Reforma y F. Magón	Guerrero	Estac. de México	50
317	317		P. de la Reforma y Paris	Juárez	Estac. de México	100
318	318	Pedro Moreno	Pedro Moreno # 172	Guerrero	Servimet	60
319	319		Pensador Mexicano # 23	Centro	Varios	51
* 320	320		Pensador Mexicano # 36	Centro	Varios	14

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
321	321		Pino # 297	Sta. Ma. la Rib.	Varios	80
322	322		Pino Suárez # 61	Centro	Estac. de México	75
323	323		Pza. Buenavista # 4	Guerrero	Varios	44
324	324		Pza. Vizcainas s/n	Centro	Varios	86
325	325		Pza. Santa Ana # 8	Centro	Varios	45
326	326		Ponciano Arriaga # 7	Tabacalera	Estac. de México	50
327	327		Popocatépetl # 14	Hipódromo	Varios	32
328	328	Tlatelolco	Prol. Héroes esq. Manuel Glz.	San Simón	Servimet	60
329	329		Puebla # 9	Roma	Servimet	100
* 330	330		Puebla # 120	Roma	Varios	40
331	331		Puebla # 145	Roma	Varios	79
332	332		Puebla # 214	Roma	Varios	65
333	333		Puebla # 236	Roma	Varios	40
334	334		Puebla # 326	Roma	Varios	64
335	335		Puente de Alvarado # 11	Centro	Varios	150
336	336		Puente de Alvarado # 43	Centro	Varios	100
337	337		Puente de Peredo # 8	Centro	Estac. de México	50

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
338	338	Roldán	Pte. de Sto. Tomás y Roldán	Centro	Servimet	60
339	339		Pte. de Santo Tomás # 21	Centro	Varios	27
* 340	340		Oaxaca # 76	Roma	Varios	24
341	341		Orizaba # 14	Roma	Varios	116
342	342		Orizaba # 34	Roma	Estac. de México	70
343	343		Rayón # 79	Centro	Varios	14
344	344		Rayón # 80	Centro	Servimet	203
345	345		Rayón # 85	Centro	Varios	20
346	346		Real de Santiago # 30	Centro	Estac. de México	35
347	347		Regina # 160	Centro	Varios	27
348	348		República Argentina # 46	Centro	Varios	20
349	349		República Argentina # 78	Centro	Varios	27
* 350	350		República Argentina # 79	Centro	Varios	14
351	351		República Argentina # 85	Centro	Varios	22
352	352		República de Brasil # 100	Centro	Varios	101
353	353		República de Colombia # 10	Centro	Varios	60
354	354		República de Cuba # 3	Centro	Estac. de México	10

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
355	355		República de Cuba # 20	Centro	Varios	41
356	356		República de Cuba # 28	Centro	Estac. de México	90
357	357		República de Cuba # 39	Centro	Estac. de México	65
358	358		República de Cuba # 68	Centro	Estac. de México	35
359	359		República de Cuba # 83	Centro	Varios	17
* 360	360		República de Chile # 5	Centro	Estac. de México	60
361	361		República de Nicaragua # 24	Centro	Varios	52
362	362		República de Paraguay # 21	Centro	Varios	54
363	363		República de Perú # 19	Centro	Varios	66
364	364		República de Perú # 28	Centro	Varios	43
365	365		República de Perú y Montajeo	Centro	Servimet	157
366	366		República del Salvador # 80	Centro	Estac. de México	90
367	367		República del Salvador # 109	Centro	Estac. de México	90
368	368		República del Salvador # 125	Centro	Servimet	75
369	369		Rep. del Salvador y P. Suárez	Centro	Varios	50
* 370	370		República de Uruguay # 27	Centro	Estac. de México	80
371	371		República de Uruguay # 28	Centro	Estac. de México	35

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
372	372		República de Uruguay # 41	Centro	Estac. de México	65
373	373		República de Uruguay # 137	Centro	Estac. de México	140
374	374		República de Venezuela # 32	Centro	Varios	11
375	375		República de Venezuela # 41	Centro	Varios	70
376	376		República de Venezuela # 43	Centro	Estac. de México	120
377	377		República de Venezuela # 52	Centro	Varios	55
378	378		Revillagigedo # 37	Centro	Estac. de México	65
379	379		Río Atoyac # 56	Cuahtémoc	Varios	22
* 380	380		Río Danub. y Río Papaloapan	Cuahtémoc	Varios	37
381	381		Río Elba # 20	Cuahtémoc	Estac. de México	60
382	382		Río Elba # 60	Cuahtémoc	Estac. de México	50
383	383		Río Guadiana # 11	Cuahtémoc	Varios	46
384	384		Río Lerma y Río Tigris	Cuahtémoc	Estac. de México	45
385	385		Río Lerma # 7	Cuahtémoc	Varios	28
386	386		Río Lerma # 57	Cuahtémoc	Varios	65
387	387		Río Lerma # 302	Cuahtémoc	Varios	75
388	388		Río Lerma # 502	Cuahtémoc	Varios	50

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
389	389	Jardín Arte	Río Neva, Sull. y Villalongín	Cuahtémoc	Servimet	80
* 390	390	Colonia	Río Neva s/n	Cuahtémoc	Servimet	218
391	391		Río Niño # 71	Cuahtémoc	Varios	29
392	392		Río Rhin # 31	Cuahtémoc	Varios	44
393	393		Río Tíber # 46	Cuahtémoc	Varios	31
394	394		Río Tíber # 113	Cuahtémoc	Varios	43
395	395		Rodríguez Puebla # 37	Centro	Varios	19
396	396		Roma	Juárez	Varios	69
397	397		Rosario # 29	Centro	Varios	135
398	398		Querétaro # 214	Roma	Estac. de México	40
399	399		Quetzalcoatl # 81	Centro	Varios	44
* 400	400		Sadi Carnot # 10	San Rafael	Varios	35
401	401		Sadi Carnot # 25	San Rafael	Varios	55
402	402		San Antonio Abad # 35	Tránsito	Estac. de México	75
403	403		San Antonio Abad # 104	Tránsito	Varios	119
404	404		San Camilito # 17	Centro	Varios	60
405	405		San Camilito # 25	Centro	Varios	62

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
406	406	San Cosme	San Cosme e Inst. Téc. Ind.	San Rafael	Servimet	70
407	407		San Ildefonso # 32	Centro	Varios	29
408	408		San Jerónimo # 3-A	Centro	Varios	24
409	409	San Jerónimo	San Jerónimo # 22	Centro	Servimet	70
* 410	410		San Jerónimo # 58	Centro	Varios	17
411	411		San Luis Potosi # 133	Roma	Varios	60
412	412		San Miguel # 15	Centro	Servimet	500
413	413		Sta. Ma. 1a Ribera # 38	Sta. Ma. 1a Rib.	Varios	27
414	414		Sta. Ma. 1a Redonda # 8	Sta. Ma. Insurg.	Varios	26
415	415		Sta. Ma. 1a Redonda # 182	Sta. Ma. Insurg.	Varios	45
416	416		Sta. Veracruz # 6	Centro	Estac. de México	40
417	417		Sta. Veracruz # 47	Centro	Estac. de México	130
418	418		Sta. Veracruz # 114	Centro	Varios	25
419	419		Santos Degollado # 18	Centro	Estac. de México	55
* 420	420		Serapio Rendón # 10	San Rafael	Varios	25
421	421		Serapio Rendón # 23	San Rafael	Varios	50
422	422		Serapio Rendón # 71	San Rafael	Varios	50

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
423	423		Serapio Rendón # 81	San Rafael	Varios	81
424	424		Sevilla # 10	Juárez	Varios	26
425	425		Sevilla # 17	Juárez	Estac. de México	40
426	426		Sinaloa # 11	Roma	Varios	20
427	427		Sinaloa # 215	Roma	Varios	28
428	428		Sinaloa y Valladolid	Roma	Varios	22
429	429	Soledad	Soledad y Anillo de Circun.	Centro	Servimet	80
* 430	430		Soledad y Jesús María	Centro	Servimet	300
431	431		Soledad # 162	Centro	Varios	40
432	432		Sullivan e Insurg. Centro	San Rafael	Servimet	521
433	433		Sullivan esq. Rfo Neva	San Rafael	Servimet	10
434	434		Tabasco # 235	Roma	Servimet	53
435	435		Tabasco # 243	Roma	Varios	68
436	436		Tampico # 46	Roma	Varios	15
437	437		Tepic # 109	Roma Sur	Varios	45
438	438		Tlacotalpan # 50	Roma Sur	Varios	40
439	439		Tlacotalpan # 59	Roma Sur	Varios	70

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
* 440	440		Tlaxcala # 135	Roma Sur	Estac. de México	40
441	441		Tlaxcala # 172	Roma Sur	Varios	45
442	442		Tokio # 13	Roma	Estac. de México	110
443	443		Toledo # 9	Juárez	Estac. de México	40
444	444		Toledo # 39	Juárez	Varios	43
445	445		Topacio # 19	Centro	Varios	51
446	446		Topacio # 43	Centro	Estac. de México	35
447	447		Topacio # 55	Centro	Estac. de México	50
448	448		Tonalá # 60	Roma	Varios	26
449	449		Valladolid # 38	Roma	Varios	40
* 450	450		Varsovia # 14	Juárez	Estac. de México	80
451	451		Varsovia # 30	Juárez	Varios	21
452	452		Varsovia # 55	Juárez	Varios	21
453	453		20 de Noviembre # 183	Centro	Varios	32
454	454		Velázquez de León # 140	San Rafael	Varios	55
455	455		Venustiano Carranza # 43	Centro	Estac. de México	40
456	456		Venustiano Carranza # 53	Centro	Estac. de México	100

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
457	457		Venustiano Carranza # 56	Centro	Estac. de México	90
458	458		Versalles # 20	Juárez	Estac. de México	70
459	459		Versalles # 57	Juárez	Varios	37
* 460	460		Versalles # 33	Juárez	Varios	50
461	461		Viaducto # 576	Buenos Aires	Varios	30
462	462		Victoria # 73	Centro	Estac. de México	100
463	463		Viena # 10	Juárez	Varios	29
464	464		Xocongo # 19	Tránsito	Servimet	350
465	465		Yucatán # 23	Roma	Varios	25
466	466		Yucatán # 65	Roma	Varios	78
467	467		Zacatecas # 67	Roma	Estac. de México	50
468	468		Zacatecas # 223	Roma	Varios	38
469	469		Zaragoza # 102	Guerrero	Varios	35
* 470	470		Zaragoza # 153	Guerrero	Servimet	70
471	471		Netzahualcoyotl # 40	Centro	Estac. de México	60
472	472		Netzahualcoyotl # 76	Centro	Estac. de México	80
473	473		Niño Perdido # 24	Centro	Estac. de México	40

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
474	474		Niños Héroes # 48	Doctores	Estac. de México	50
475	475		Niños Héroes # 135	Doctores	Varios	80
476	476		Niños Héroes # 168	Doctores	Varios	118
477	477		Niños Héroes esq. M. Glz.	Centro	Servimet	66
478	478		Nonoalco y Sta.Ma.1a Redonda	Centro	Varios	35

DELEGACION TLALPAN

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	479		Acoxa esq. Miramontes	Villa Coapa	Estac. de México	600
002	480	C.U.	Ciudad Universitaria	C.U.	Servimet	858
* 003	481		Insurgentes Sur # 2383	C.U.	Estac. de México	150
004	482	D.I.F.	Sala Ollin Yoliztli	Isidro Fabela	Servimet	85
005	483		Salud esq. Miramontes	ISSSTE Coapa	Servimet	250

DELEGACION AZCAPOTZALCO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	484	Tezozomoc	Ahuehuetes y Tejocotes	M. Hidalgo	Servimet	57
002	485	Ferrería	Azcapot. la Villa y Granjas	Ferrería	Servimet	140
003	486		Egipto # 154	Clavería	Varios	22
004	487	Rosario	Eje 5 Norte (Av. Culturas)	U. El Rosario	Servimet	735
005	488	Azcapotzalco	Refin. Azcapot. y 22 de Feb.	Azcapotzalco	Servimet	71
006	489	Norte 45	Azcapot. esq. Norte 45	Ind. Vallejo	Servimet	66
* 007	490	Vallejo	Azcapot. la Villa y Pte. 128	Ind. Vallejo	Servimet	119
008	491		Azcapotzalco # 38	Azcapotzalco	Varios	115

DELEGACION VENUSTIANO CARRANZA

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	492	Aeropuerto	Blvd. Aerop. y Ciz. Zaragoza	Moctezuma	Servimet	100
002	493		Blvd. Puerto Aereo # 486	Moctezuma	Servimet	132
003	494	Aragón	Damasco y Rupias	Romero Rubio	Servimet	156
004	495	E. Molina	Babit y Río Consulado	Felipe Angeles	Servimet	61
005	496	San Lázaro	E. Molina y Artillería	Esc. de liro	Servimet	220
006	497	Dep. Molina	E. Molina y Jardineros	Morelos	Servimet	68
007	498	F. del Paso	Fco. del Paso y Av. Morelos	Jardín Balbuena	Servimet	300
008	499	Del. Carranza	Fco. del Paso y Boturini	Jardín Balbuena	Servimet	400
* 009	500	Oceania	Grabados y Río Consulado	20 de Noviembre	Servimet	68
010	501	Hangares	Hangares esq. SSA	Federal	Servimet	153
011	502	Morelos	Hojalatería esq. Herreros	Morelos	Servimet	145
012	503	Canal del Nte.	Minillas # 3	20 de Noviembre	Servimet	260
013	504	Valle Gómez	Río Consulado esq. Rayas	Valle Gómez	Servimet	185
014	505		Terminal Aerop. del STC.	Moctezuma	Varios	40
015	506		Transval y Río Consulado	S. Bolívar	Servimet	63

DELEGACION MIGUEL HIDALGO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	507		Agrarismo # 208	Escandón	Varios	111
002	508	Del Parque	Cafetería Parque Chapultepec	Chapultepec	Servimet	100
003	509		Ciz. Mex-Tacuba esq.Escobedo	Popotla	Estac. de México	110
* 004	510		Ciz. Mex-Tacuba # 598	Popotla	Varios	41
005	511		Bahía Todos Santos # 178	Anzures	Estac. de México	35
006	512		Benjamín Franklin # 84	Escandón	Varios	30
007	513		Gelati # 29	S. Miguel Ch.	Varios	50
008	514		Lago Naur # 36	Anahuac	Varios	69
009	515		Lago Zirahuen # 270	Anahuac	Varios	42
010	516		Lago Xochimilco # 340	Anahuac	Varios	155
011	517		Laguna Mayrán y Lago Texcoco	Anahuac	Varios	150
012	518		Laguna Mayrán y Marina Nal.	Anahuac	Varios	220
013	519		Leibnitz # 11	Anzures	Varios	100
* 014	520		Mar Mediterráneo # 82	Popotla	Varios	54
015	521		Mar Mediterráneo # 116	Popotla	Varios	47

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
016	522		Mariano Escobedo # 178	Anahuac	Varios	42
017	523		Mariano Escobedo # 550	Anahuac	Varios	41
018	524		Marina Nacional # 385	Anahuac	Varios	72
019	525	Marina	Marina Nacional y M. Ocampo	Tlaxpana	Servimet	70
020	526		Mineria # 18	Escandón	Varios	31
021	527		Moliere # 346	Polanco	Varios	35
022	528		Platón # 138	Polanco	Varios	24
023	529		Presid. Masaryk y T. Tasso	Polanco	Estac. de México	100
* 024	530		Observatorio Sur # 136	Cove	Varios	126
025	531	Auditorio	Reforma esq. Bosque de Chap.	Auditorio Nal.	Servimet	500
026	532		Revolución # 50	San Pedro Pinos	Varios	18
027	533	Lago Onega	Rfo San Joaquín y Lago Onega	Granada	Servimet	32
028	534		Terminal Observ. del STC	Observatorio	Servimet	675
029	535		Ejercito Nacional # 5	Anzures	Estac. de México	35

DELEGACION GUSTAVO A. MADERO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	536		Av.100 Mts. Ctl.Autobuses	Vallejo	Servimet	70
002	537		Insurgentes Nte. y Ticomán	Sta. Isabel	Servimet	750
003	538		Rfo Bamba # 800	Lindavista	Varios	37
004	539	Martín Carrera	S.J. Aragón esq. Talismán	15 de Agosto	Servimet	73
005	540		Terminal Indios Verdes STC	Lindavista	Servimet	750
* 006	541	La Raza II	Vallejo esq. Mendelhon	Vallejo	Servimet	100
007	542		Inguarán esq. Talismán	S.J. Aragón	Servimet	146
008	543		Terminal La Raza del STC	Vallejo	Servimet	31

DELEGACION M. CONTRERAS

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	544		Canal 13 de TV (Frente)	Anzaldo	Servimet	150

DELEGACION IZTAPALAPA

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	545		Cerro de las Torres # 395	Camp. Churubusco	Varios	2,153

DELEGACION BENITO JUAREZ

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	546		Coyoacán # 1501	Del Valle	Varios	54
002	547		Cuauhtémoc # 471	Piedad Narvarte	Varios	60
003	548		Cuauhtémoc # 1230	Letrán Valle	Estac. de México	80
004	549		Empresa # 22	Insurgentes Mix.	Servimet	35
* 005	550		Extremadura # 61	Insurgentes Mix.	Varios	15
006	551		Héroes de 1810 # 10	Tacubaya	Varios	53
007	552		Hotel de México	Nápoles	Estac. de México	5,000
008	553		Insurgentes Sur # 786	Nápoles	Varios	50
009	554		Insurgentes Sur # 1397	Insurgentes Mix.	Varios	74
010	555		Insurgentes Sur # 1431	Insurgentes Mix.	Estac. de México	60
011	556		Insurgentes Sur # 1458	Insurgentes Mix.	Varios	106
012	557		Martí # 241	Tacubaya	Servimet	58
013	558		Mayorazgo # 83	Xoco	Servimet	546
014	559		Montecito # 38	Nápoles	Varios	278
* 015	560		Necaxa esq. Balboa	Portales	Servimet	40

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
016	561		Nueva York # 29	Nápoles	Varios	55
017	562		Río Churubusco y Tlalpan	Portales	Varios	112
018	563	G. Mancera	Romero de Terreros # 833	Del Valle	Servimet	100
019	564		Quemada # 201	Narvarte	Varios	30
020	565	San Borja	San Borja # 1215	Vértiz Narvarte	Servimet	236
021	566		Tlacoquemécatl # 410	Del Valle	Estac. de México	50
022	567		Tlacoquemécatl y Tejocotes	Del Valle	Servimet	60
023	568	Zapata	Universidad esq. San Lorenzo	Sta. Cruz Atoyac	Servimet	142

DELEGACION IZTACALCO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
*001	569	Añil I	Añil y Circun. fte. P. Dptes.	Granjas México	Servimet	300
002	570	Añil II	Añil a espaldas P. Deportes	Granjas México	Servimet	786
003	571		Las Torres # 48-B	Iztacalco	Servimet	100
004	572		Palacio de los Deportes	Granjas México	Varios	1,450

DELEGACION ALVARO OBREGON

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	573	Observatorio	Belém 1 (esq.metro Observ.)	Real del Monte	Servimet	240
002	574		Insurgentes Sur # 1729	Guadalupe Inn	Varios	142
003	575		Insurgentes Sur # 2111	Chimalistac	Varios	40
004	576		Insurgentes Sur # 2113	Chimalistac	Varios	48
005	577		Josefina Prior esq. Fresno	Chimalistac	Servimet	170
006	578		Sur # 81	Mixcoac	Servimet	25

DELEGACION COYOACAN

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	579		Río Churubusco y Miramontes	Cam. Churubusco	Varios	160
*002	580	Taxqueña	Taxqueña y Cerro las Torres	Camp. Churubusco	Servimet	350

ESTACIONAMIENTOS DE SERVICIO PÚBLICO EN EDIFICIOS

DELEGACION CUAUHEMOC

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	001	Cuauhtémoc	H. Anza esq. Cuauhtémoc	Roma Sur	Servimet	1,320
002	002		Arcos de Belém # 30	Centro	Varios	302
003	003	Cuauhtémoc	Atenas # 44	Juárez	Varios	350
004	004		Av. del Canal # 1111	Centro	Varios	105
005	005		Ayuntamiento, Aranda, Pugibet	Centro	Varios	168
* 006	006		Baja California # 255	Roma Sur	Varios	74
007	007		Baja California # 228	Roma Sur	Varios	118
008	008	Balderas	Balderas # 54	Centro	Servimet	70
009	009		Balderas 70 y 72	Centro	Varios	141
010	010		Balderas # 108	Centro	Varios	42
011	011		Basilio Badillo # 29	Centro	Varios	269
* 012	012		Belisario Domínguez	Centro	Varios	80
013	013		Bolívar # 157	Centro	Varios	137

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
014	014		Callejón San Camilito # 25	Centro	Varios	80
015	015		Candelaria y San Ciprian	Centro	Servimet	643
016	016		5 de Febrero # 132	Centro	Varios	66
017	017		5 de Febrero # 108	Centro	Varios	100
* 018	018		5 de Mayo # 30	Centro	Varios	371
019	019		Carretones # 10	Centro	Varios	113
020	020		Circunvalación # 46	Centro	Varios	127
021	021		Colima # 351	Roma	Varios	356
022	022		Colón # 7	Centro	Varios	232
023	023		Colón # 24	Centro	Varios	232
* 024	024	Guelatao	Comonfort s/n y Honduras	Centro	Servimet	333
025	025		Corregidora # 5	Centro	Varios	401
026	026		Corregidora # 92	Centro	Varios	100
027	027		Cruces # 44	Centro	Varios	107
028	028		Dr. Carmona y Valle # 157	Doctores	Varios	123
029	029	Lavista	Dr. Francisco Carral # 5	Doctores	Varios	214
* 030	030	Tesoreria	Dr. Lavista # 105 esq. Gab. Hdz.	Doctores	Servimet	630

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
031	031		Dr. Navarro # 218	Doctores	Varios	90
032	032	Valenzuela	Dr. Río de la Loza # 238	Doctores	Varios	233
033	033		Dr. Pasteur # 115	Doctores	Varios	264
034	034		Dolores # 8	Centro	Varios	179
035	035		Donato Guerra # 15	Tabacalera	Varios	90
*036	036		Donceles # 29	Centro	Varios	335
037	037		Donceles # 45	Centro	Varios	84
038	038		Durango # 33 Bis	Roma	Varios	105
039	039		Durango # 230	Roma	Varios	366
040	040		Ecuador # 33	Centro	Varios	95
041	041		Ecuador # 47	Centro	Varios	60
*042	042		Estrasburgo # 11 al 19	Juárez	Varios	62
043	043		Flamencos # 9	Centro	Varios	1,211
044	044		Florencia # 40	Juárez	Varios	29
045	045		Flores Magón # 38	Guerrero	Varios	80
046	046		Fray S. T. de Mier # 881	Centro	Varios	200
047	047		Frontera # 54	Roma	Varios	322

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
* 048	048		Gabriel Hernández # 57	Centro	Varios	75
049	049	Gral. Prim	Gante # 17	Centro	Varios	366
050	050	Banobras	Génova	Juárez	Varios	49
051	051		Guerrero # 198	Guerrero	Varios	45
052	052		Hamburgo # 126	Juárez	Varios	49
053	053		Hamburgo # 135	Juárez	Varios	76
* 054	054		Hamburgo # 172	Juárez	Varios	72
055	055		Hamburgo # 188	Juárez	Varios	70
056	056		Hidalgo s/n	Centro	Varios	80
057	057		Hidalgo esq. Zumarraga	Centro	Varios	251
058	058		Honduras y Comonfort	Centro	Varios	354
059	059		Humboldt # 34	Centro	Varios	242
* 060	060		Humboldt # 45	Centro	Varios	620
061	061		Independencia # 6 y 8	Centro	Varios	52
062	062		Ins.Cen.ent.Sull.y Villalon.	San Rafael	Servimet	531
063	063		Insurgentes Norte # 429	Sta. Ma. Insurg.	Varios	306
064	064		Insurgentes Sur # 86	Juárez	Varios	341

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
065	065		Insurgentes Sur # 453	Hipódromo	Varios	130
066	066		Izazaga # 81 al 89	Centro	Varios	347
067	067		Izazaga # 117	Centro	Varios	90
068	068		Juárez # 42	Centro	Varios	384
069	069		Lafragua # 4	Centro	Varios	362
070	070		Lancaster # 20	Juárez	Varios	105
071	071		Liverpool # 123	Juárez	Varios	67
* 072	072		Liverpool # 155	Juárez	Varios	97
073	073		Londres # 102	Juárez	Varios	369
074	074		Londres # 107	Juárez	Varios	91
075	075	López	López # 12 y 14	Centro	Servimet	521
076	076		López	Centro	Varios	224
077	077	Manuel Dobl.	Luis Moya # 39	Centro	Varios	104
078	078		Mesones # 55	Centro	Varios	302
079	0790	Ctl. del Norte	Mesones # 130 y 132	Centro	Varios	139
080	080		Misterios # 180	ExHip. de Peralv.	Varios	797
081	081		Morelos # 163	Centro	Varios	150

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
082	082		Niños Héroes # 123	Doctores	Varios	335
083	083		Nonoalco esq. Lerdo	Nonoalco	Varios	132
*084	084		Nuevo León # 81	Hipódromo	Varios	209
085	085		Palma # 34	Centro	Varios	655
086	086		Paseo de la Reforma # 77	Revolución	Varios	543
087	087		Paseo de la Reforma # 80	Centro	Varios	102
088	088		Paseo de la Reforma # 116	Juárez	Varios	163
089	089		Paseo de la Reforma # 122	Juárez	Varios	79
090	090		Paseo de la Reforma # 250	Juárez	Varios	72
091	091		Paseo de la Reforma # 276	Juárez	Varios	151
092	092		Paseo de la Reforma # 300	Juárez	Varios	158
093	093		Paseo de la Reforma # 325	Cuauhtémoc	Varios	96
094	094		Paseo de la Reforma # 423	Cuauhtémoc	Varios	182
095	095		Paseo de la Reforma 504 y 506	Cuauhtémoc	Varios	285
*096	096		Pino Suárez # 27	Centro	Varios	221
097	097		Plaza de la República # 40	Tabacalera	Varios	113
098	098	Vizcainas	Pza. de las Vizc. esq. Eje Cent.	Centro	Servimet	84

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
099	099		Rayón esq. Comonfort	Centro	Servimet	332
100	100		Regina # 104	Centro	Varios	61
101	101		República de Cuba # 3	Centro	Varios	79
102	102		República de Cuba # 39	Centro	Varios	82
103	103		República de Uruguay # 14	Centro	Varios	240
104	104		República del Salvador # 20	Centro	Varios	125
105	105		República del Salvador # 44	Centro	Varios	79
106	106		República del Salvador # 78	Centro	Varios	396
107	107		República del Salvador # 125	Centro	Servimet	75
*108	108		República del Salvador # 152	Centro	Varios	137
109	109		Revillagigedo # 9	Centro	Varios	180
110	110		Revillagigedo # 18	Centro	Varios	255
111	111		Revillagigedo # 37	Centro	Varios	65
112	112		Roma # 41	Centro	Varios	260
113	113		Salamanca # 70	Roma	Varios	577
114	114		San Luis Potosí # 214	Roma	Varios	741
115	115		Sta. Ma. la Redonda # 71	Centro	Varios	45

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
116	116		Soledad # 65	Centro	Varios	100
117	117		Tenochtitlán esq. Matamoros	Morelos	Varios	85
118	118		Venustiano Carranza # 23	Centro	Varios	450
119	119		Venustiano Carranza # 70	Centro	Varios	71
* 120	120		20 de Noviembre # 62	Centro	Varios	541
* 121	121		Viena # 153	Juárez	Varios	145
122	122	Villalongín	Villalongín # 139	Cuahtémoc	Servimet	1,020

DELEGACION VENUSTIANO CARRANZA

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	123		Aeropuerto Internacional	Moctezuma	Varios	600
002	124	Izazaga	Callejón San Miguel # 15	Centro	Servimet	520
003	125	Fray Servando	J. Cuamatzin y Morazán	Centro	Servimet	278

DELEGACION MIGUEL HIDALGO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	126		Bahfa de Sta. Bárbara	Anzures	Varios	123
002	127		Bld. Avila Camacho # 1	Lomas Chap.	Varios	660
003	128		Campos Eliseos # 218	Polanco	Varios	407
004	129		Ejército Nacional # 826	Polanco	Varios	130
005	130		Leibnitz # 14	Anzures	Varios	84
006	131		Leibnitz # 100	Anzures	Varios	587
007	132		Mariano Escobedo # 425	Polanco	Varios	1,230
* 008	133		Mollere # 328	Polanco	Varios	89
009	134		Parque Lira # 147	San Miguel Ch.	Varios	170
010	135		Paseo de las Palmas # 745	Lomas	Varios	204

DELEGACION ALVARO OBREGON

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	136		Barranca del Muerto	Guadalupe Inn	Varios	465
002	137		Insurgentes Sur # 1921	Guadalupe Inn	Varios	132
003	138		Insurgentes Sur # 2374	Guadalupe Inn	Varios	99
004	139	Prior	Pimentel esq. Josefina Prior	Chimalistac	Servimet	378

DELEGACION COYOACAN

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	140	Géminis	Circunv. # 48-B Tlalpan	Atlántida	Servimet	100

DELEGACION BENITO JUAREZ

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	141		Coyoacán # 116	Del Valle	Varios	76
002	142		Coyoacán # 1346	Del Valle	Varios	253
003	143		Coyoacán # 1935	Del Valle	Varios	78
004	144	Etiopia	Cuauh., Morena, Anaxágoras	Narvarte	Servimet	625
005	145		Egipto # 142	Miravalle	Varios	140
* 006	146		Insurgentes Sur # 1457	Ins. Mixcoac	Varios	150
007	147		Oso # 81	Actipan	Varios	794
008	148		Universidad y Parroquia	Actipan	Varios	286

DELEGACION TLALPAN

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
001	149		Insurgentes Sur # 2383	C. U.	Varios	207
002	150		Insurgentes Sur # 3700	Oxtopolco	Varios	270

DELEGACION GUSTAVO A. MADERO

No.	ACUM.	NOMBRE	UBICACION	COLONIA	ADMINISTRADOR	CAPAC.
*001	151		Montevideo # 313	Lindavista	Varios	322
002	152		Montevideo # 363	Lindavista	Varios	588
003	153		Nva. Plaza Basilica de Gpe.	Villa A. Madero	Varios	798

ANEXO II

CUESTIONARIO DE OPERACION PARA DIRECTIVOS

71

ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA
CUESTIONARIO DE "OPERACION"
PARA LA DIRECCION

Objetivo

Obtención de la información por parte de los directivos de los estacionamientos considerando los siguientes factores: Medio Ambiente, Dirección, Financiamiento, Fuerza de Trabajo y Mercadeo; en cuanto a objetivos, Políticas y Normas, Procedimientos, Estructura Orgánica, Administración de Recursos Humanos, Materiales y Financiamientos y Rentabilidad del Servicio.

PREGUNTAS

Factor Medio Ambiente

1. ¿Se cuenta con apoyo por parte de las autoridades delegacionales para facilitar la apertura y operación de los estacionamientos?

Sí

No

De qué tipo? _____

Objetivo: Conocer si existen facilidades gubernamentales para la operación de los estacionamientos.

2. ¿El giro de su empresa es favorecido por algún estímulo fiscal?

Sí

Objetivo: Conocer el grado de apoyo por medio de estímulos fiscales.

No

Cuáles son? _____

3. ¿Cómo considera la demanda del servicio en su estacionamiento?

Alta

Objetivo: Obtener un promedio de la demanda y su origen.

Media

Baja

A qué se debe? _____

Factor Dirección

4. ¿El objetivo de la empresa se encuentra claramente definido y por escrito?

Sí

Objetivo: Conocer si los estacionamientos cuentan con objetivos claros.

No

Cuál es? _____

5. ¿En qué porcentaje se cumple el objetivo?

Objetivo: Conocer realmente si se cumple el objetivo y el porcentaje del mismo.

6. ¿La empresa cuenta con un manual de organización?

Sí

No

Favor de mostrarlo

En caso negativo, describa la estructura orgánica.

Objetivo: Conocer si se cuenta con organigrama, niveles jerárquicos, políticas de puestos, líneas de autoridad-responsabilidad y canales de comunicación.

7. ¿Existen políticas administrativas definidas y por escrito?

Sí

No

Mencione cuáles. _____

Objetivo: Conocer si los estacionamientos cuentan con un manual de políticas.

8. ¿Existe una descripción de puestos?

Sí

No

Objetivo: Conocer si la empresa cuenta con descripción de labores para cada puesto.

9. ¿Cuenta la dirección con un sistema de control que le permita vigilar su operatividad?

Sí

No

Mencione cuál. _____

Qué tan efectivo es. _____

Por qué. _____

Objetivo: Conocer si la empresa cuenta con algún control que le permita detectar y corregir fallas en la operación.

Factor Financiamiento

10. ¿Se preveen las necesidades de financiamiento?

Sí

Objetivo: Determinar si se cuenta con una planeación en cuanto a la obtención de recursos financieros.

No

Cómo se preveen? _____

11. ¿Cuenta con alguna fuente de financiamiento externa para satisfacer las necesidades de la empresa?

Sí

Objetivo: Conocer si la empresa es autosuficiente en cuanto a financiamiento.

No

De qué tipo? _____

12. ¿Es suficiente el financiamiento externo?

Sí

Objetivo: Determinar si las fuentes financieras satisfacen las necesidades del rubro de la empresa.

No

Por qué? _____

13. ¿Son suficientes los ingresos para ser rentables los estacionamientos?

Sí

Objetivo: Saber si las empresas de estacionamientos son rentables para los inversionistas.

No

Cuál es su porcentaje de rentabilidad? _____

14. ¿Se cuenta con algún sistema de reclutamiento, selección y contratación de personal?

Sí

No

Cuál es? _____

Objetivo: Conocer si existe alguna política para la captación de recursos humanos.

15. ¿Cuál es el grado de escolaridad promedio en el personal?

Primaria

Secundaria

Bachillerato

Hasta qué grado? _____

Objetivo: Determinar el grado de conocimientos que requiere el personal para prestar el servicio.

16. ¿Cuál es la edad promedio de los trabajadores operativos?

_____ Años

Objetivo: Determinar si la característica del puesto influye en edad determinada.

17. ¿Cuenta con algún sistema de promoción e incentivos económicos para el personal?

Sí

No

Objetivo: Conocer si en la empresa existe la preocupación por la superación del personal.

18. ¿Qué resultados han obtenido de lo anterior?

Buenos

Regulares

Malos

Objetivo: Saber de qué modo ha repercutido la aplicación de políticas de promoción e incentivos.

19. ¿Cuál es el promedio de días a la semana que falta el personal y cuántas personas?

_____ Días a la semana

_____ Número de personas

Objetivo: Determinar el índice de ausentismo del personal.

20. ¿Qué tipo de prestaciones disfruta el personal?

Servicio Médico

Vivienda

Vacaciones

Aguinaldo y Reparto de Utilidades

Otros

Menciones cuáles. _____

Objetivo: Conocer si el personal cuenta con las prestaciones que marca la Ley.

21. ¿Se cuenta con un Reglamento Interior de Trabajo?

Sí

No

Mostrar el Reglamento

Objetivo: Conocer si las labores se encuentran reglamentadas.

22. ¿Cuál es el número de personas que causan baja al año?

27. Considera que son:

- Altas
- Bajas
- Normales

Objetivo: Conocer la opinión del propietario respecto a la tarifa.

28. ¿Considera necesario algún tipo de publicidad?

- Sí
- No
- Por qué? _____

Objetivo: Conocer el índice de estacionamientos que necesitan darse a conocer para incrementar su participación en el mercado.

29. ¿Proporciona algún servicio adicional?

- Sí
- No
- Diga cuál. _____

Objetivo: Conocer los diferentes tipos de servicios adicionales con que cuentan los estacionamientos.

30. ¿Este servicio ha incrementado el uso del estacionamiento?

- Sí
- No

Objetivo: Determinar la importancia de los servicios adicionales en el incremento de uso.

31. ¿Cuáles son las quejas más frecuentes por parte de sus clientes?

Tarifa

Objetivo: Determinar la in
cidencia del tipo de que--
jas.

Maltrato

Daños

Robos

Otros

Diga cuáles. _____

32. ¿Se cuenta con un sistema contable?

Sí

Objetivo: Conocer si los -
estacionamientos llevan al
gún registro contable.

No

33. ¿Se tiene algún registro estadístico?

Sí

Objetivo: Verificar si lle-
van algún control estadís-
tico.

No

Mencione cuál. _____

34. ¿Qué tipo de información contable presentan y con qué -
frecuencia o periodicidad?

Objetivo: Conocer los dife-
rentes reportes que gene-
ran y su oportunidad.

35. ¿Con qué frecuencia practican auditorías?

Mensual

Objetivo: Verificar si se

- Semestral
- Anual
- Ninguna

practica algún tipo de con
trol contable.

ANEXO III

CUESTIONARIO DE OPERACION PARA OPERARIOS

ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA
"CUESTIONARIO DE OPERACION"

Objetivo

Obtención de la información por parte de los operarios del servicio de estacionamiento para validar los datos obtenidos en la aplicación del cuestionario a los directivos.

PREGUNTAS

Factor Medio Ambiente

1. En el estacionamiento donde usted trabaja, ¿qué promedio de automóviles acomodan diariamente cada operario?

Objetivo: Cuantificar la demanda del servicio.

2. El índice de acupación, ¿qué porcentaje representa el cupo total?

25%

50%

75%

100%

Objetivo: Asignar un porcentaje a la demanda y validar contra lo informado por los directivos.

Factor Dirección

3. ¿Sus actividades se encuentran definidas por escrito?

Sí

Objetivo: Verificar si hay una descripción de puestos.

 NoCuáles son? _____

4. ¿Existe alguna política de incentivos económicos y de ascensos de puestos?

 Sí

Objetivo: Conocer si en la empresa existe preocupación para que el personal se supere.

 NoCuál es? _____

5. Las deficiencias en el servicio se deben a:

 Conflictos con los clientes

Objetivo: Conocer la opinión del prestador del servicio con respecto a la eficiencia del mismo.

 Instalaciones Equipos Localización OtrosCuáles? _____

6. ¿Cuáles son las quejas más frecuentes por parte de sus clientes?

 Tarifa

Determinar la incidencia del tipo de quejas.

 Mal trato Daños

- Robos
- Otros
- Cuáles? _____

Factor Personal Operativo

7. ¿Conoce y aplica el Reglamento Interior de Trabajo?

- Sí
- No

Objetivo: Ver si cuentan con un reglamento interior de trabajo y qué tanto se apegan al mismo.

8. ¿Tiene usted alguna responsabilidad en el desempeño de sus actividades?

- Sí
- No

Cuál? _____

Objetivo: Verificar si hay definición de labores y responsabilidad en la administración de los estacionamientos.

9. ¿Tiene usted contrato de trabajo?

- Sí
- No

Objetivo: Conocer si hay apego a la Ley Federal del Trabajo.

10. ¿Qué tipo de prestaciones disfruta?

- Servicio Médico
- Vivienda

Objetivo: Conocer si el personal cuenta con las

- Vacaciones
 - Aguinaldo y Reparto de Utilidades
 - Otras
- Diga cuáles. _____

prestaciones de Ley.

11. El pago que usted percibe por su trabajo es a través de:

- Nómina
 - Propina
 - Otra
- Diga cuál. _____

Objetivo: Conocer el tipo de percepción económica y su apego a la Ley Federal del Trabajo.

12. ¿Con qué frecuencia se registran accidentes dentro del estacionamiento?

No. de veces por año

Objetivo: Validar la información que proporcionó el administrador al respecto.

Factor Mercadeo

13. ¿Considera necesario algún tipo de publicidad?

- Sí
 - No
- Por qué? _____
Cuál? _____

Objetivo: Determinar el índice de estacionamientos que requieren darse a conocer en el mercado.

Factor Contabilidad

14. ¿Lleva usted algún control de entradas y salidas de vehículos o de otro tipo?

Sí

No

Cuáles? _____

Objetivo: Conocer si existe control respecto a las entradas y salidas de los vehículos.

15. ¿Qué tipo de informes o reportes se elaboran para la dirección y con qué frecuencia (diario, semanal, quincenal, mensual, etc.)?

Reporte y Periodicidad

Objetivo: Conocer la información que originan y su periodicidad.

16. ¿Con qué frecuencia se efectúan auditorías?

Mensual

Semestral

Anual

Ninguna

Objetivo: Verificar si efectivamente existe control en la operación.

ANEXO IV

CUESTIONARIO DE IMAGEN PARA USUARIOS

ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA VIA PUBLICA
CUESTIONARIO DE "IMAGEN"

Objetivo

Obtención de información por parte de los demandantes del servicio de estacionamiento en lo referente a los aspectos de tarifas, seguridad, trato al público, instalaciones, personal y publicidad que nos permita evaluar su imagen.

PREGUNTAS

Factor Medio Ambiente

1. ¿Qué tipo de estacionamiento utiliza?

- Edificios
- Lotes
- Ambos

Objetivo: Definir un porcentaje de usuarios que utiliza cada tipo de estacionamientos.

2. ¿Por qué?

Concepto	Edificios	Lotes	Objetivo: Determinar la razón de uso.
<input type="checkbox"/> Tarifa			
<input type="checkbox"/> Seguridad			
<input type="checkbox"/> Comodidad (ubicación, trato al público)			
<input type="checkbox"/> Otros			
Diga cuáles. _____			

3. ¿Con qué frecuencia lo utiliza en la semana y por cuánto tiempo?

Día	Horas
<u> </u> Lunes	
<u> </u> Martes	
<u> </u> Miércoles	
<u> </u> Jueves	
<u> </u> Viernes	
<u> </u> Sábado	
<u> </u> Domingo	

Objetivo: Conocer el grado de incidencia y tiempo de uso.

4. ¿Por qué razón lo utiliza?

- Compras
- Trabajo
- Negocios
- Otros

Objetivo: Conocer la actividad que genera la demanda de estacionamientos.

5. ¿Qué tipo de servicio prefiere y por qué?

- Autoservicio
- Acomodadores
- Otros

Objetivo: Conocer la preferencia del usuario por los diferentes tipos de estacionamiento.

6. ¿Qué servicios adicionales le gustaría que proporcionaran los estacionamientos?

- Lavado
- Encerado

Objetivo: Conocer las nece

- Pintura Hojalatería sidades del usuario dentro
del servicio de estaciona-
 Otros miento.

Diga cuáles. _____

7. ¿Cómo considera usted la tarifa que paga, en relación con el servicio que recibe?

- Baja Objetivo: Conocer la satis-
 Regular facción del usuario ante -
 Alta el servicio que recibe.

8. ¿Cuánto estaría usted dispuesto a pagar?

\$ _____ Objetivo: Conocer la dispo-
nibilidad de pago del usua-
rio.

9. ¿El estacionamiento que usted frecuenta, cuenta con los siguientes requisitos?

Concepto	Sí	No	Objetivo: Verifi- car el cumpli- miento de la nor- matividad vigen- te.
<input type="checkbox"/> Tiene a la vista Licencia de Funcionamiento.			
<input type="checkbox"/> Los acomodadores cuentan con Gafete de Identificación.			
<input type="checkbox"/> Tiene a la vista la Tarifa			
<input type="checkbox"/> Tiene a la vista número telefónico para quejas.			
<input type="checkbox"/> Expiden boletos con reloj checador.			

Factor personal Operativo

10. ¿Cómo considera el trato que se le da a su automóvil?

Bueno

Objetivo: Conocer el trato que recibe el automóvil del usuario al hacer uso del servicio.

Regular

Malo

11. ¿Cómo considera el trato personal que se le otorga a usted?

Bueno

Objetivo: Conocer el trato que recibe el usuario al hacer uso del servicio.

Regular

Malo

12. ¿Qué tan problemático es para usted localizar un local de estacionamiento?

Mucho

Objetivo: Conocer el grado de dificultad que el usuario tiene para localizar el estacionamiento.

Poco

No tiene problema

13. ¿Considera usted que el servicio de estacionamiento requiere de publicidad para darse a conocer?

Sí

Objetivo: Conocer si el estacionamiento requiere de publicidad.

No

14. De los siguientes medios de difusión, ¿Cuál considera que sea el óptimo para dar a conocer los estacionamientos?

- Radio
- Rótulos
- Boletines
- Otro
- Diga cual. _____
- _____

Objetivo: Conocer el medio óptimo de difusión que el usuario requiere.

Factor Medios de Producción

15. ¿Qué opinión tiene de las instalaciones del estacionamiento en cuanto a:

Concepto	Buena	Regular	Mala	No Hay
<input type="checkbox"/> Ventilación				
<input type="checkbox"/> Caseta de control				
<input type="checkbox"/> Servicios sanitarios				
<input type="checkbox"/> Alumbrado				
<input type="checkbox"/> Previsión contra incendios				
<input type="checkbox"/> Areas de espera para recepción y entrega de vehículos				
<input type="checkbox"/> Vigilancia				

Objetivo: Conocer la opinión del usuario respecto al funcionamiento y presentación de las instalaciones de los estacionamientos.

ANEXO V

**FORMATO GUIA PARA EVALUAR PREGUNTAS DE
NORMATIVIDAD DE LAS INSTALACIONES**

NORMATIVIDAD

Cuentan con:	Sí	No
- Entradas y Salidas.	—	—
- Licencia de Estacionamiento a la vista.	—	—
- Libro de visitas de Inspección.	—	—
- Gafete de Indentificación.	—	—
- Registro del personal que labora.	—	—
- Tarifa de Servicio a la vista del público.	—	—
- Horario de Trabajo.	—	—
- No. de teléfono para quejas.	—	—
- Expedición de boletos marcados con reloj checador.	—	—
- Expedición del comprobante de pago (a solicitud del cliente).	—	—
- Anuncio de Estacionamiento.	—	—
- Anuncio, cuando no exista cupo.	—	—
- Higiene y Seguridad.	—	—
- Isletas de seguridad.	—	—
- Caseta de control, (no menor de 4.50 mts.)	—	—
- Altura libre mínima P. Baja 2.40 mts.	—	—

Cuentan con:	Sí	No
P. Alta 2.10 mts.	—	—
- Cajones.		
Chicos		
. Bateria 1.20 x 2.20	—	—
. Cordon 4.80 x 2.10	—	—
Medianos y Grandes		
. Bateria 5 x 2.40	—	—
. Cordon 6 x 2.40	—	—
- Protecciones.		
(Topes y Banquetas)	—	—
- Ventilación.		
(Natural o Artificial)	—	—
- Area de espera para recepción y entrega de vehiculos.	—	—
(Techados a los lados)	—	—
- Drenaje de Pavimentos.		
Concreto Asfáltico	—	—
Concreto Hidráulico	—	—
Materiales Petreos o Artif.	—	—
- Servicios Sanitarios.		
Público	—	—
. Hombres	—	—
. Mujeres	—	—

Cuentan con:	Sí	No
--------------	----	----

Empleados	—	—
. Hombres	—	—
. Mujeres	—	—
- Energía eléctrica (adecuada).	—	—
Iluminación en áreas de circulación	—	—
- Prevenciones contra incendios.	—	—
(Edif. En todos los pisos)	—	—
- Bodega	—	—
(Utiles de aseo, sup. 3m ²)	—	—

B I B L I O G R A F I A

1. Memoria de las Obras del Circuito Interior.
Departamento del Distrito Federal. México 1976.
- 2.-Consulta Popular en el Distrito Federal, Transporte y --
Vialidad. COVITUR 1982.
3. Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Fede--
ral. Versión abreviada de la Actualización a junio de --
1982.- COVITUR, México 1982.
4. Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal --
1981. COVITUR, México 1981.
5. Anuario de Vialidad y Transporte del Distrito Federal --
1982. COVITUR, México 1982.
6. Plan General de Desarrollo del Distrito Federal.
Departamento del Distrito Federal, Dirección General de
Planificación. Versión 1982.
7. Obras Viales para solucionar la circulación en la zona -
norte de la ciudad. Gira 53 del Lic. José López Portillo
por el Distrito Federal. Dirección General de Relaciones
Públicas del Departamento del Distrito Federal. México, -
D.F. Octubre 26 de 1982.
8. Glosario de Términos de Asentamientos Humanos. SAHOP. Mé-
xico.
9. Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal. Ba-
ses para determinar la demanda de espacios para estacio-
namientos de vehículos en el Distrito Federal. Febrero -
15 de 1982. México.

10. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Colección Leyes y Códigos de México. Editorial Porrúa - 5a. Edición. México 1982.
11. Reglamento de Policía y Tránsito del Distrito Federal. - Colección Leyes y Códigos de México. Editorial Porrúa -- 12a. Edición. México, 1983.
12. Reglamento de Estacionamientos del Distrito Federal. Colección Leyes y códigos de México 12a. Edición. Editorial Porrúa. México.
13. Nuevo Reglamento de Construcción. Editorial Libros Económicos. México 1984.
14. Normas para Vialidad, estacionamiento de vehículos y áreas de Transferencia entre distintos tipos de transporte. Departamento del distrito Federal; Dirección General de Planificación. 1982.
15. Normas para planeación y Proyectos de Estacionamientos. COVITUR. México 1983.
16. Normas para Estacionamientos en el Distrito Federal, Cal y Mayor Rafael, Ing. Departamento del Distrito Federal; - Secretaría de Obras y Servicios. México, D.F. 1982.
17. Estudio sobre Vialidad y Transporte del Distrito Federal; Subdirección de Planeación y Programación Oficina Técnica de Transporte. México 1971.
18. Estudio de Estacionamientos. COVITUR. México 1984.

19. Estudio sobre estacionamiento en el primer cuadro de la Ciudad de Puebla, Pue. Dirección de Tránsito de la Cd. - de Puebla; Gobierno del Estado de Puebla 1982.
20. Estudio y Proyecto de Estacionamientos. Romo Rosas Ja---viar, Arq. Colegio de Ingenieros Civiles, A.C. México, - D. F. 1982.
21. Plan de Estacionamientos, Ingeniería de Sistemas Metropolitanos, S.A. México 1982.
22. Vehículos de Motor registrados en circulación en 1980. - Secretaría de Programación y Presupuestos. Dirección Ge-neral de Estadística; Departamento Estadístico de Servi-cios, Oficina de Comunicaciones y Transportes.
23. Hacia donde va la demanda automotriz? Revista Panorama - Económico. Asociación mexicana de Distribuidores de Automóviles. Enero y Febrero de 1984.
24. El Transporte en la Ciudad de México, 500 años de evolu-ción. López Cárdenas Fructuoso, Rangel Martínez Marcelo, De la Sierra C. Gerardo. Editorial Castellnova, 1982.
25. Asentamientos Humanos. Urbanismo y Vivienda. Cometido -- del Poder Público en la segunda mitad del siglo XX. Sil-va Herzog Flores Jr., Gonzáles Avelar M. y Cortiñaz Pe-laez L.
26. Tesis Profesional "El Problema de los Estacionamientos - en la Ciudad de México". Zaldívar Pérez Mariela. Facul-tad de Ingeniería; Universidad Iberoamericana. México, D. F., 1983.

27. Construcción de Aparcamientos. Otto Sill. Editorial Blume. España, 1969.
28. Statistical Methods. College Outline Series. Bames I. No 1e.
29. Estadística Social. Hubert M. Blalock. Editorial Fondo de Cultura Económico. México 1983.
30. Estadística para Economistas y Administradores de Empresas; Shao Stephen. Editorial herrero Hnos. y Sucs, S.A.-1972.
31. El Análisis Factorial. W. Klein Alfredo; Grabinsky Nathan. Banco de México, S.A., Subdirección de Investigación Económica. 1982.
32. Introducción a la Técnica de Investigación en Ciencias de la Administración y del Comportamiento. Arias Galicia Fernando. 3a. Edición, Editorial Trillas. México 1978.
33. Metodología y Técnicas de la Investigación en Ciencias Sociales. Pardinas Felipe. 18a. Edición. Siglo XXI Editores. México, 1979.
34. Enciclopedia Nueva Geografía Universal. Tomo 4 Editorial Promexsa.
35. Enciclopedia Geografía Universal Ilustrada. Tomo 6 Editorial Uteha.
36. Larousse Diccionario. Editorial Larousse.
37. Periódico "Uno Más Uno", 30 de Marzo de 1984. Artículo -

"Metrópoli" 28 de Marzo de 1984, 25 de Mayo y 5 de Junio de 1984.

38. Periódico "El Nacional", 3a. Edición. Año LV, Tomo IX. - Número 19767, Página 10. Artículo "Arbitrariedades y Abu sos a diario en la mayoría de los estacionamientos del - Distrito Federal", 9 de Febrero de 1984.
39. Folleto conozca su Delegación, Departamento del Distrito Federal, 1983.