

# MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD.

Aprendizajes del proceso de  
Reforma de Estacionamientos en la  
Ciudad de México

ITDP Webinar - Noviembre 2017

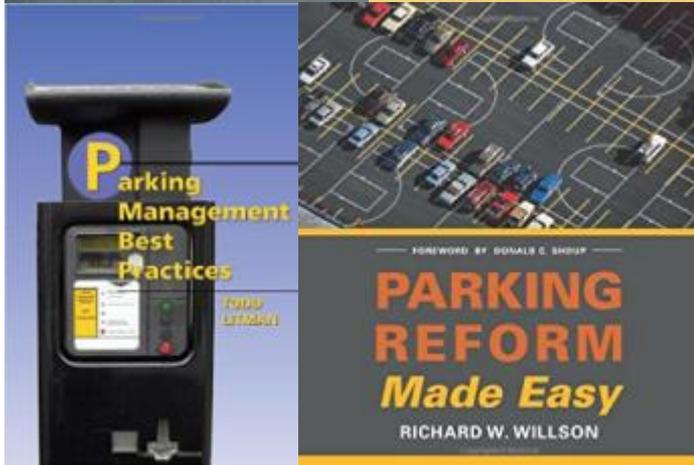
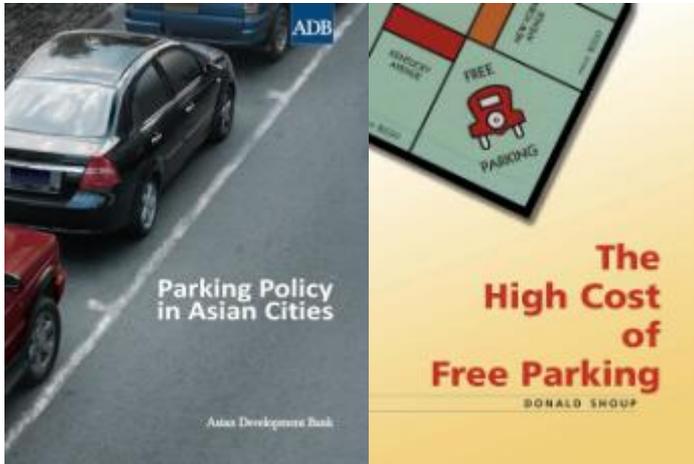


# CONTENIDOS

- VISION DE ITDP
  - MAPEO DE ACTORES CLAVE
  - INVESTIGACIÓN-PRINCIPALES HALLAZGOS
  - PROPUESTA INICIAL
  - IMPORTANCIA DEL PROCESO DE COMUNIACIÓN
  - IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA
  - PRÓXIMOS PASOS
- 

# VISIÓN DE ITDP

Identificación del problema e investigación sobre mejores prácticas internacionales.



Prioridad estratégica

Alineado con objetivos de ITDP



# VISIÓN DE ITDP

- La oficina de ITDP México asumió una postura de política de estacionamiento alineada con las herramientas de Gestión de la Demanda de Viajes (GDV) , transporte masivo, y Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)
- La gestión del estacionamiento se convirtió en un tema de investigación clave como parte de los programas sobre GDV y DOT financiados por el Fondo de Prosperidad del Reino Unido.
- ITDP México se colocó como una referencia regional en políticas de gestión del estacionamiento a través de investigación, talleres y estrategias de comunicación.



# MAPEO DE ACTORES CLAVE

MAPEO DE ACTORES

## Gobierno de la CDMX



SECRETARÍA DE  
DESARROLLO  
URBANO Y VIVIENDA



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



SECRETARÍA  
DEL MEDIO AMBIENTE

## Desarrolladores Inmobiliarios



inmuebles  
cars

quierocasa®



## Organizaciones de la Sociedad Civil, Activistas y Arquitectos



WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE



bicitekas

Arquine



# MAPEO DE ACTORES CLAVE

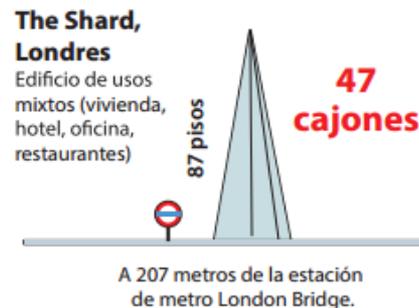
- Se cultivaron relaciones sólidas con tomadores de decisión en posiciones clave del Gobierno de la Ciudad de México (2012-2018), a través de lo que se logró sensibilizarles.
- Los casos de estudio locales e internacionales permitieron mostrar mejores prácticas

## En la Ciudad de México



## Esta situación es diferente en otras partes del mundo

### Londres, Reino Unido



# MAPEO DE ACTORES CLAVE



SECRETARÍA DE  
DESARROLLO  
URBANO Y VIVIENDA

Se cautivó el interés de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

Confianza mutua-> acceso a información

Solicitud de estudio a profundidad y propuestas de reforma

El estudio sobre estacionamiento para la CDMX comprendió:

- Análisis detallado sobre regulación vigente
- Realidad demográfica y consecuencias generales en movilidad
- Oferta y demanda por estacionamiento (sobre y fuera de la vía pública)
- Tendencias del desarrollo inmobiliario
- Análisis de los costos de construcción
- Entrevistas a actores en posiciones clave
- Simulaciones de tránsito
- Evaluación de las mejores prácticas internacionales

# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS



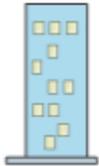
# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

La política de estacionamientos se encontraba basada en supuestos FALSOS:

- El aumento del estacionamiento mitiga los impactos urbanos, económicos, ambientales y de tránsito del desarrollo inmobiliario
- Oferta de estacionamiento como un servicio público
- El estacionamiento debe crecer en la medida que lo hacen los viajes en auto
- No existe relación entre la demanda por estacionamiento y la cobertura de la red de transporte público
- No existe relación entre la gestión del estacionamiento sobre y fuera de la vía
- La oferta de estacionamiento debe atenderse de manera independiente en cada desarrollo

# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

Condominios  
(con elevador)



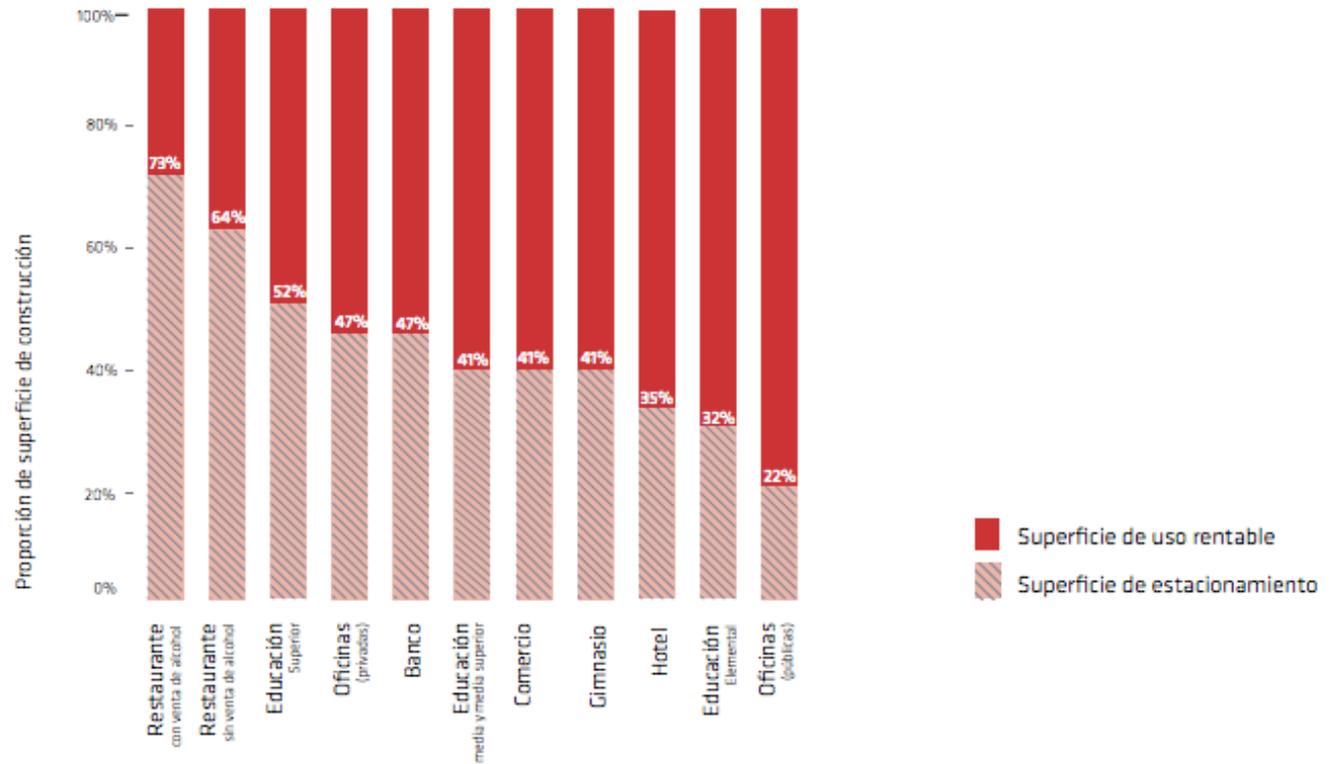
Cajones  
por vivienda

Hasta 65 m <sup>2</sup>	1
65 a 120 m <sup>2</sup>	1.5
120 a 250 m <sup>2</sup>	2.5
Más de 250 m <sup>2</sup>	3.5

M<sup>2</sup> construido:

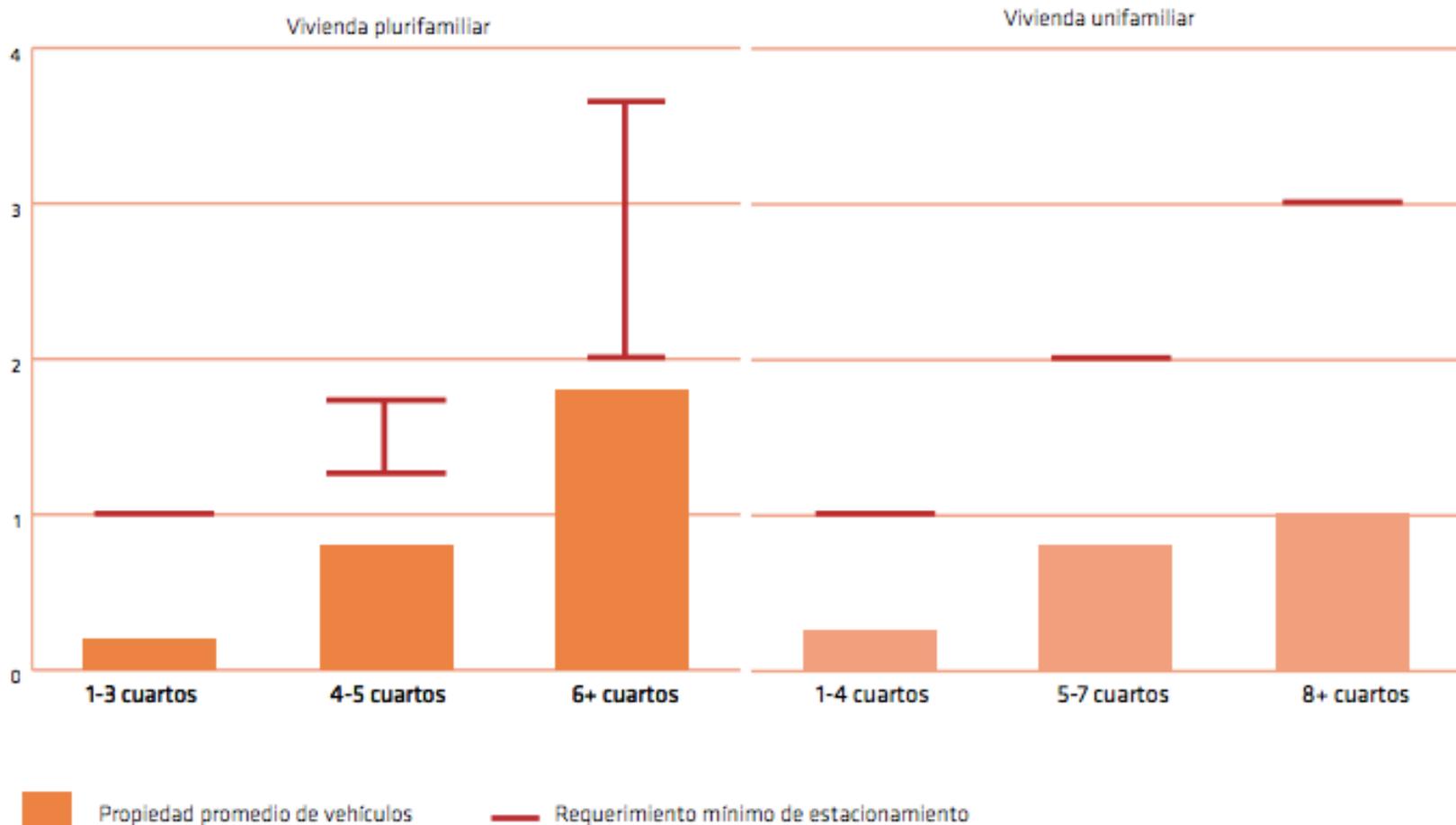
Centro comercial	1 cada 40 m <sup>2</sup>
Oficinas	1 cada 30 m <sup>2</sup>
Restaurantes (más de 200m <sup>2</sup> )	1 cada 10 m <sup>2</sup>

**GRÁFICA 3: PORCENTAJE DE LA SUPERFICIE DE CONSTRUCCIÓN REQUERIDA PARA EL ESTACIONAMIENTO, EN UN PROYECTO DE 750 M<sup>2</sup> DE USO RENTABLE DE ACUERDO AL REGLAMENTO VIGENTE**

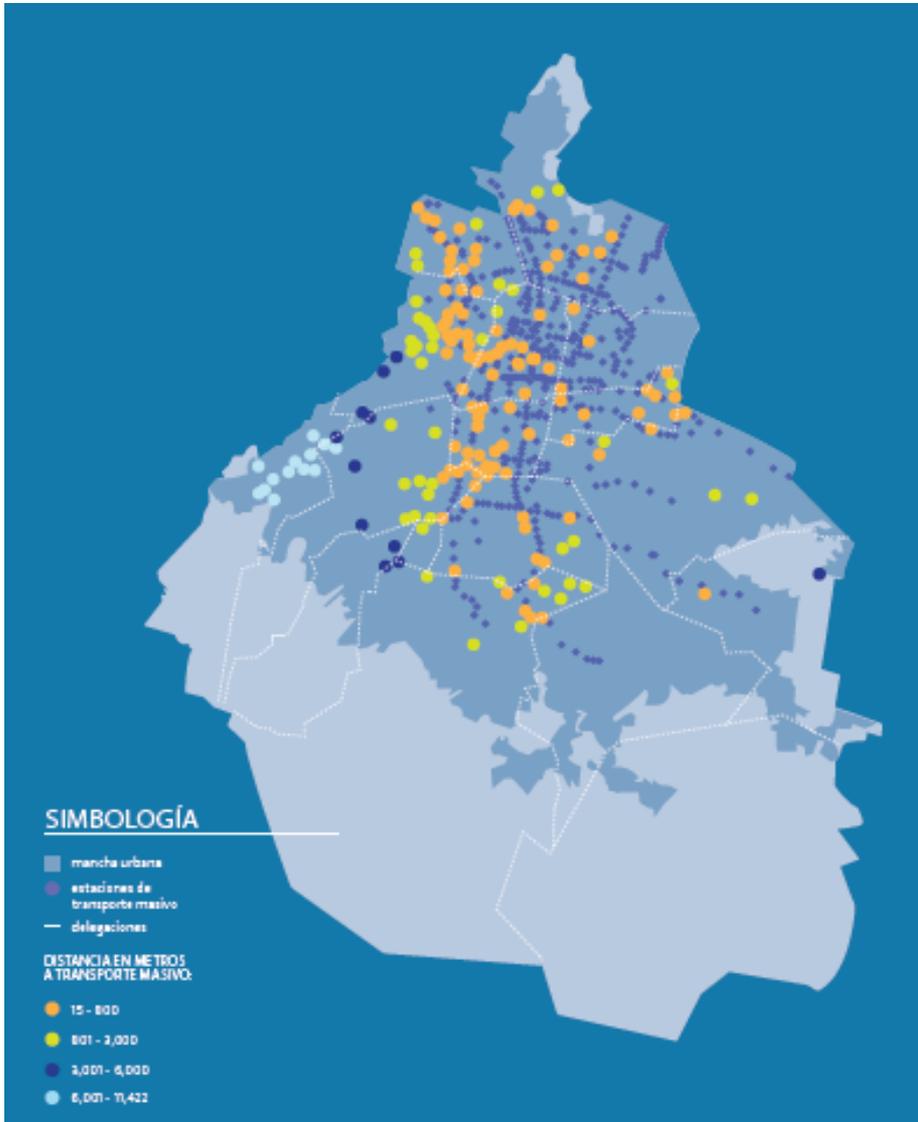


# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

**GRÁFICA 6: VEHÍCULOS POR VIVIENDA  
COMPARADO CON EL REQUERIMIENTO DE ESTACIONAMIENTO**



# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS



251 Desarrollos Inmobiliarios fueron analizados

- Residenciales
- Oficinas
- Comerciales
- Usos mixtos

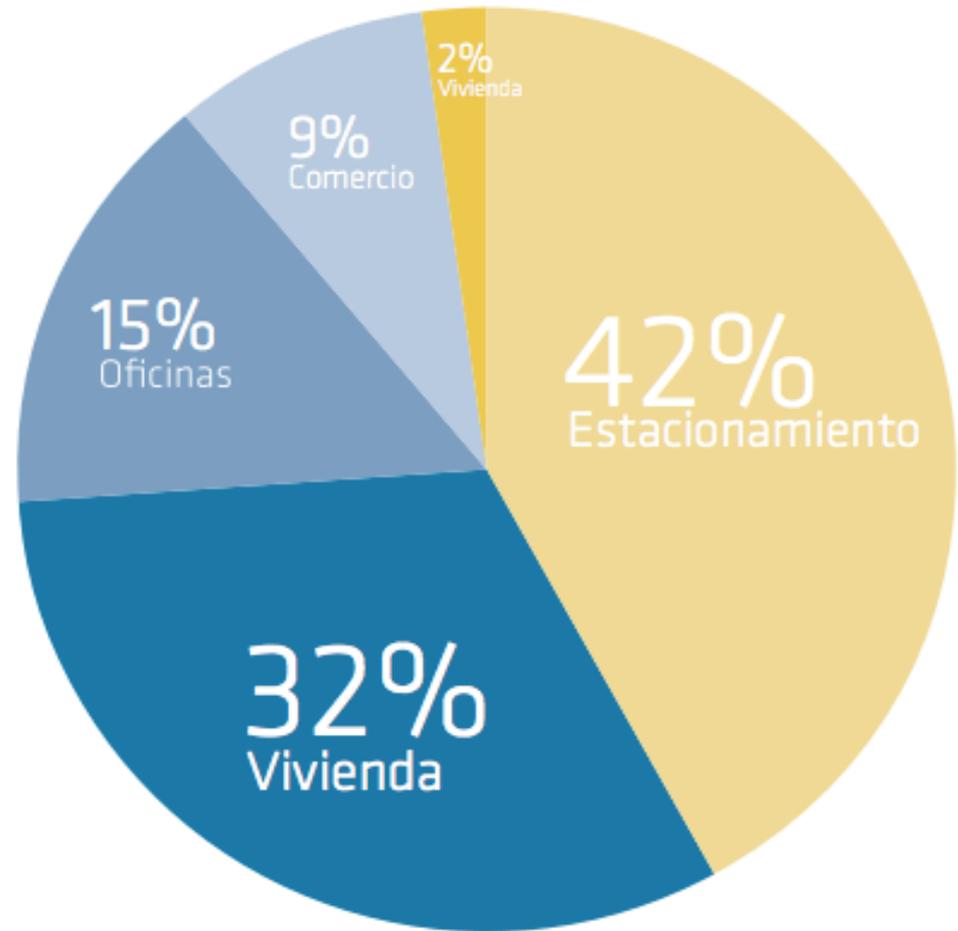
Se revisaron sus impactos en:

- Oferta de estacionamiento
- Uso óptimo del suelo
- Mercado vs Mínimo
- Relación con transporte y ubicación

# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

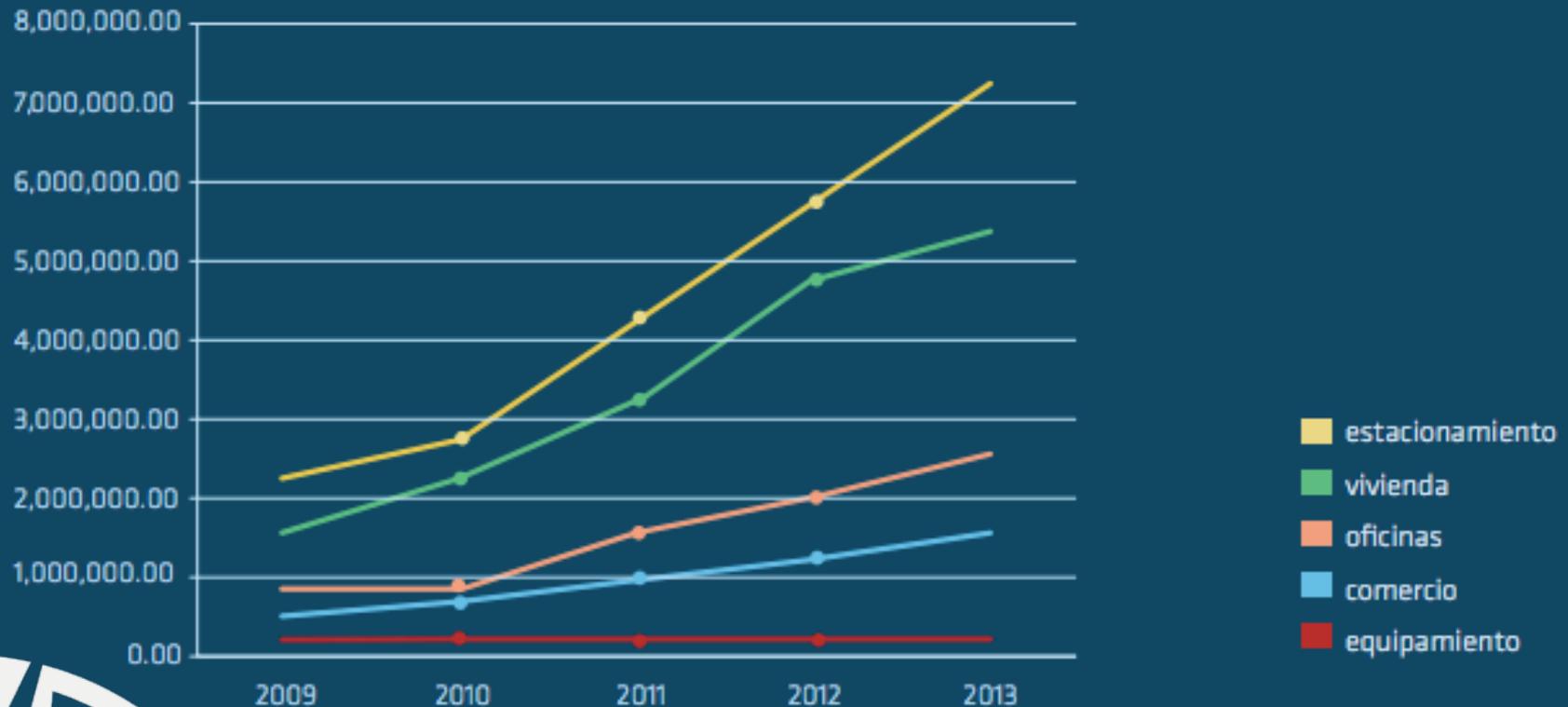
**GRÁFICA 14: DISTRIBUCIÓN DE M<sup>2</sup> PROYECTADOS**

- m<sup>2</sup> estacionamiento
- m<sup>2</sup> equipamiento
- m<sup>2</sup> comercio
- m<sup>2</sup> oficinas
- m<sup>2</sup> vivienda



# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

GRÁFICA 17: SUPERFICIES DE CONSTRUCCIÓN ACUMULADAS POR USO



# INVESTIGACIÓN – PRINCIPALES HALLAZGOS

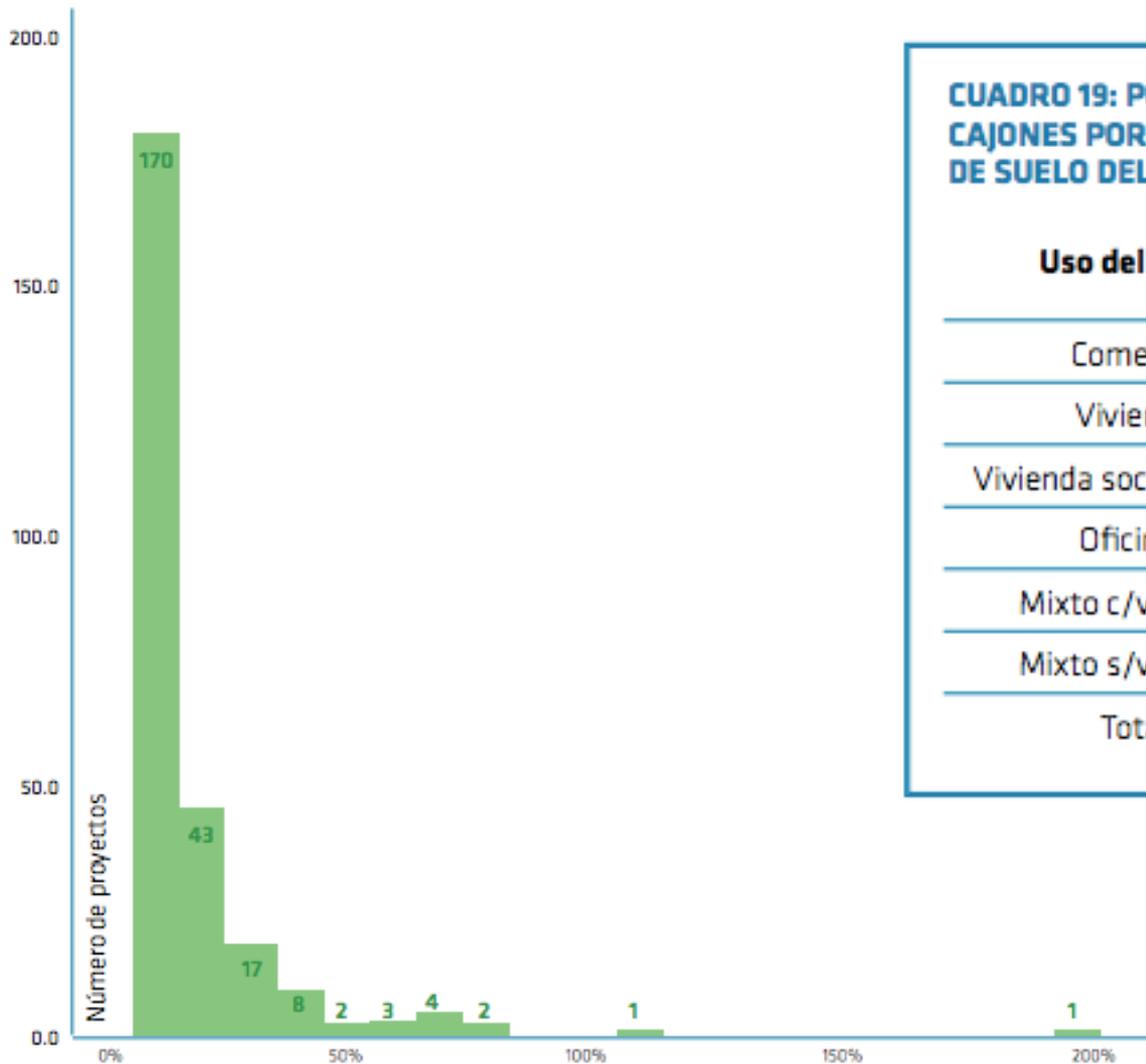
**CUADRO 17: PORCENTAJE DEL POTENCIAL CONSTRUCTIVO APROVECHADO PROMEDIO POR USO PRINCIPAL DEL PROYECTO**

<b>Uso del suelo</b>	<b>% de potencial constructivo aprovechado</b>
Comercio	68.8%
Oficinas	77.0%
Mixto con vivienda	82.3%
Vivienda	84.3%
Vivienda social-popular	84.5%
Mixto sin vivienda	88.0%
Total	81.9%



# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

## Mínimos vs Demanda real (mercado)

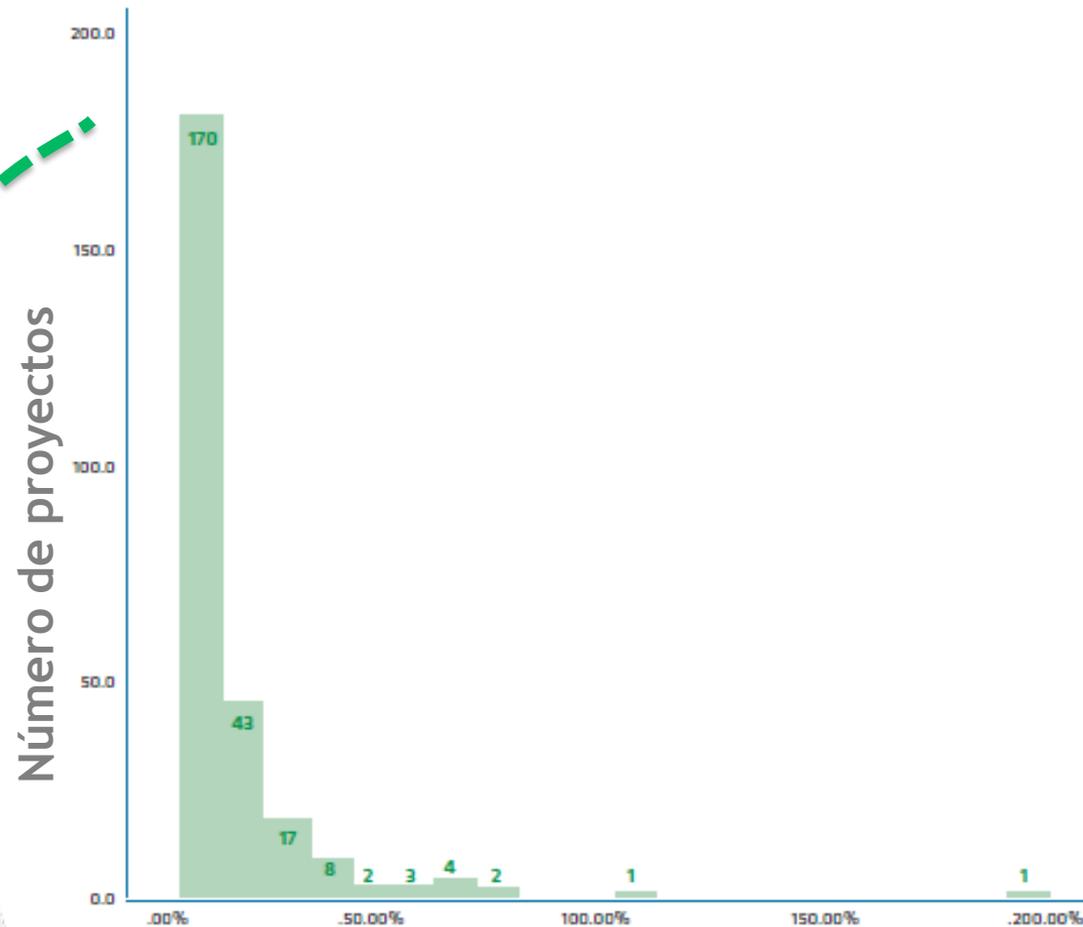


**CUADRO 19: PORCENTAJE PROMEDIO DE CAJONES POR ENCIMA DEL MÍNIMO POR USO DE SUELO DEL PROYECTO**

Uso del suelo	% de cajones por encima del mínimo
Comercio	22.49%
Vivienda	11.09%
Vivienda social-popular	9.71%
Oficinas	8.29%
Mixto c/vivienda	7.62%
Mixto s/vivienda	5.64%
Total	10.46%

# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

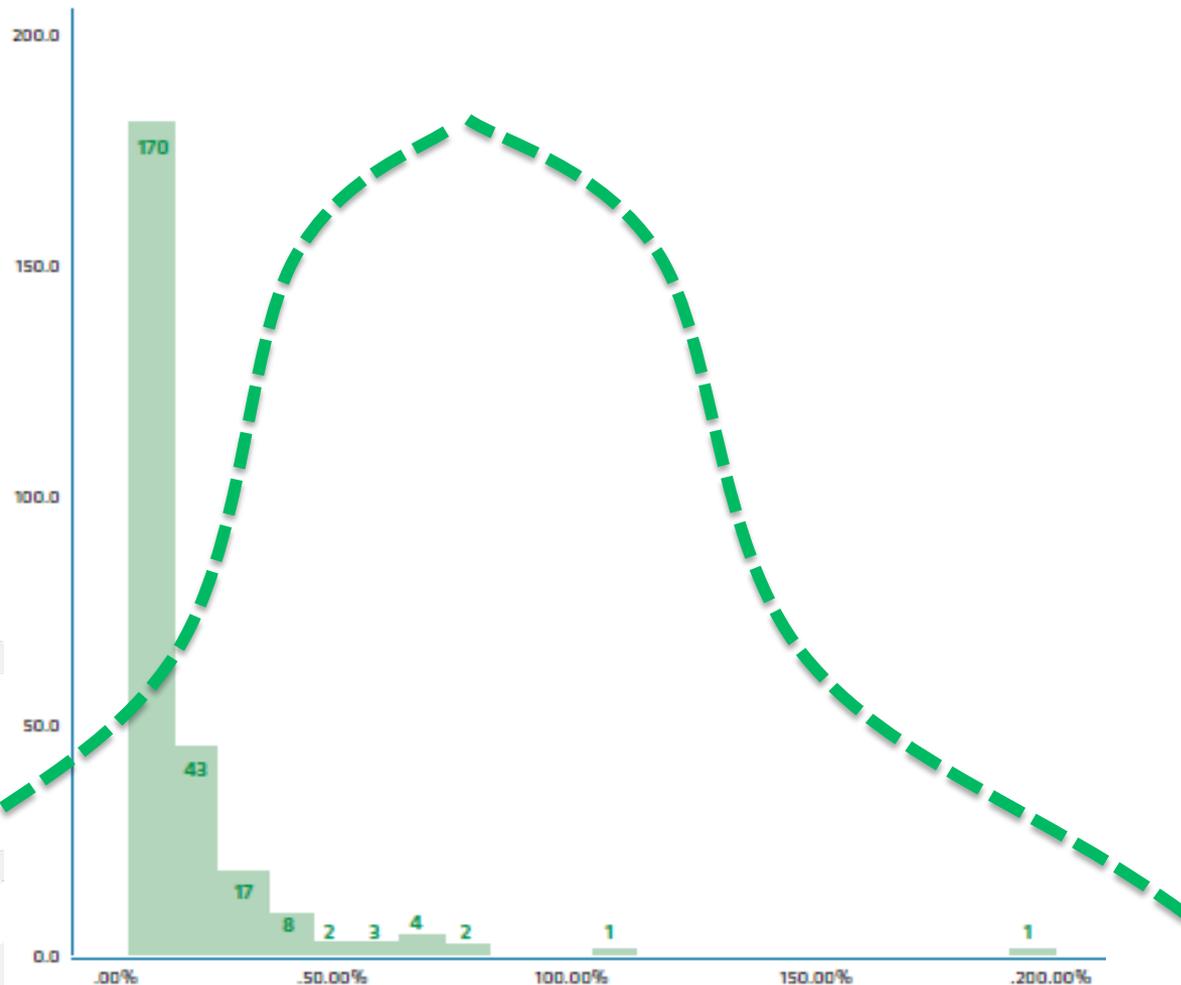
Mínimos = Demanda? → **FALSO**



% de espacios por encima del mínimo

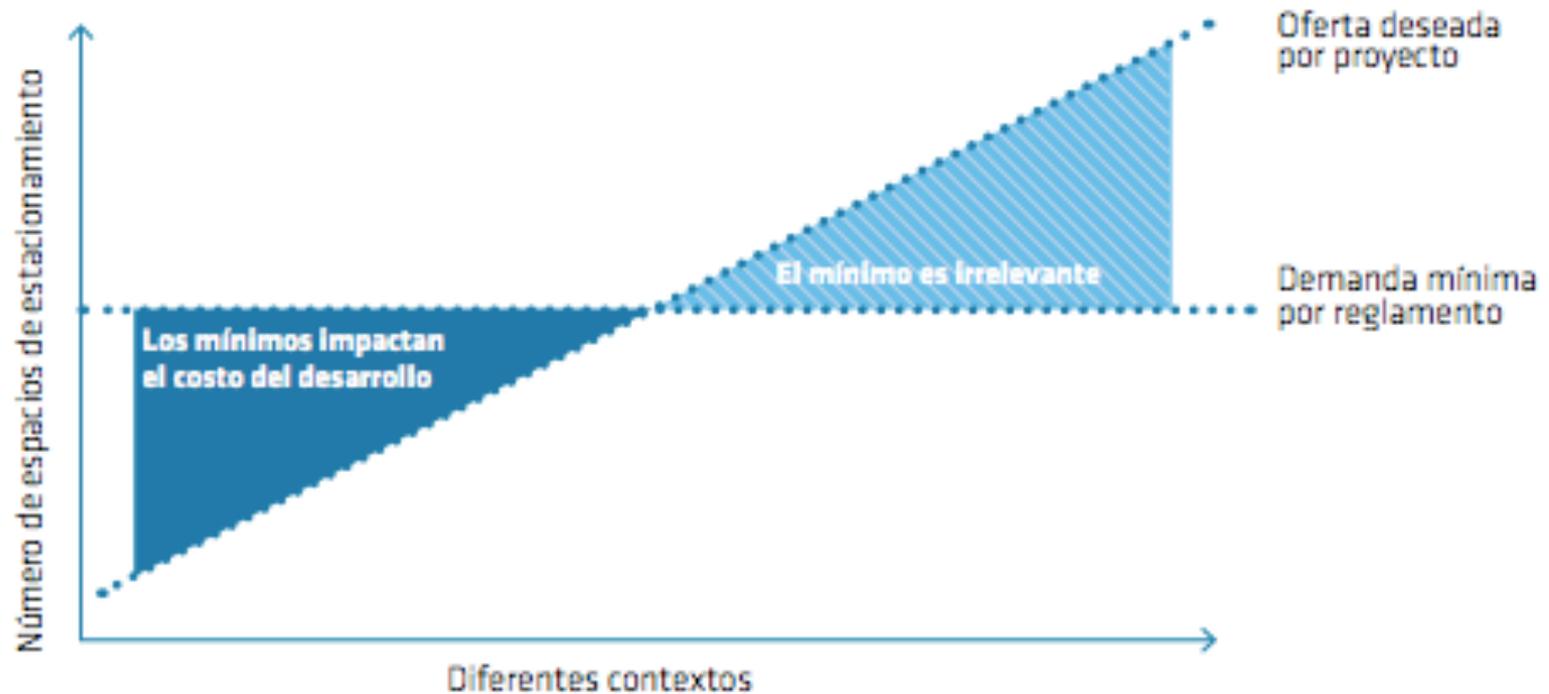
# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

Mínimos < Demanda → **FALSO**



# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

**GRÁFICA 7: RELEVANCIA DE EXIGIR ESTACIONAMIENTO A LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES**





# INVESTIGACIÓN - PRINCIPALES HALLAZGOS

## Falsa mitigación del impacto de los desarrollos inmobiliarios

1.2 millones de m<sup>2</sup> de oficinas corporativas se construirán en la Ciudad de México



VS



- » 40,000 lugares de estacionamiento
- » 7,000 millones \$MXN
- » 80,000 viajes en auto
- » 38,000 combustible lts/día
- » 89 CO<sub>2</sub> tons/día

- » 4 líneas de BRT (Metrobús) (20 kms c/u)
- » Mismo costo
- » Movilidad sustentable, DOT, equitativo

POBLACIÓN OBJETIVO: **Aprox 40,000 ciudadanos/día**

POBLACIÓN OBJETIVO: **Aprox 600,000 - 700,000 ciudadanos/día**

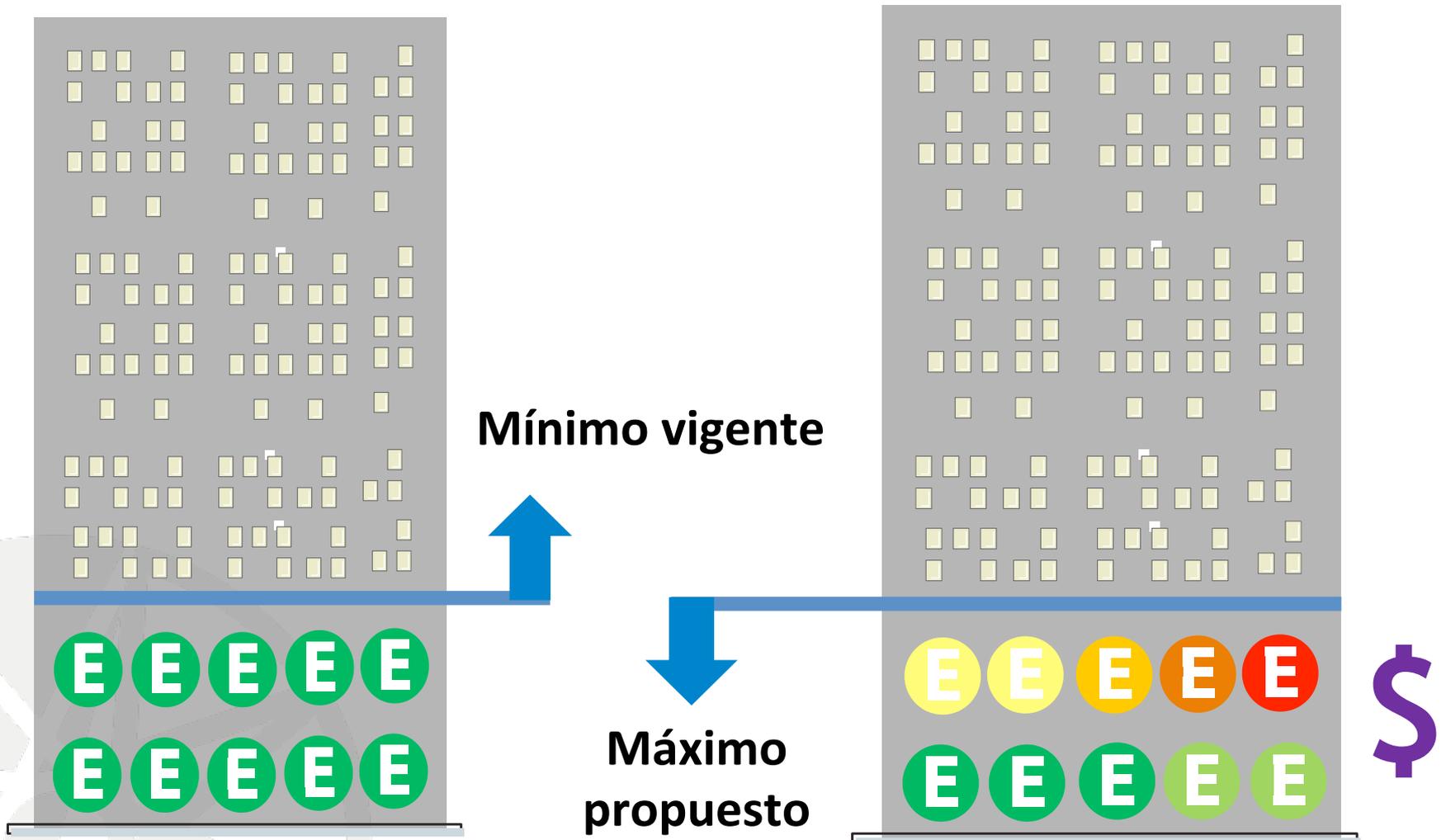
# PROPUESTA INICIAL

## CONSIDERACIONES PARA EL DISEÑO DE LA POLÍTICA PÚBLICA

1. Los mínimos eran, en promedio, mayores a la demanda
2. En términos de capacidad de la vía, sabíamos que el máximo debería ser menor al mínimo, como fue demostrado en algunas simulaciones de tránsito
3. Viabilidad técnica  $\neq$  viabilidad política
4. La nueva política debía estar basada en transformar la visión del estacionamiento como una estrategia de mitigación, hacia un generador de impacto y una herramienta de gestión de la demanda de viajes.
5. Sabemos que eliminar los mínimos (e implementar máximos) necesariamente debe acompañarse de cambios adicionales para terminar de alinear todos los instrumentos en materia de política de estacionamiento.
6. El proceso de diseño de política pública requería la participación de todos los actores relevantes para garantizar su éxito.

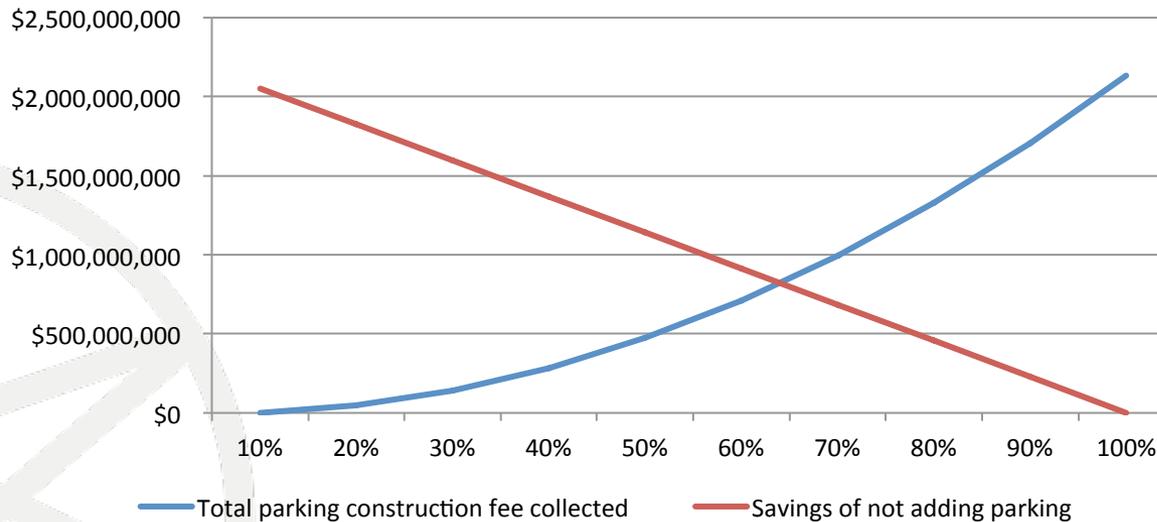
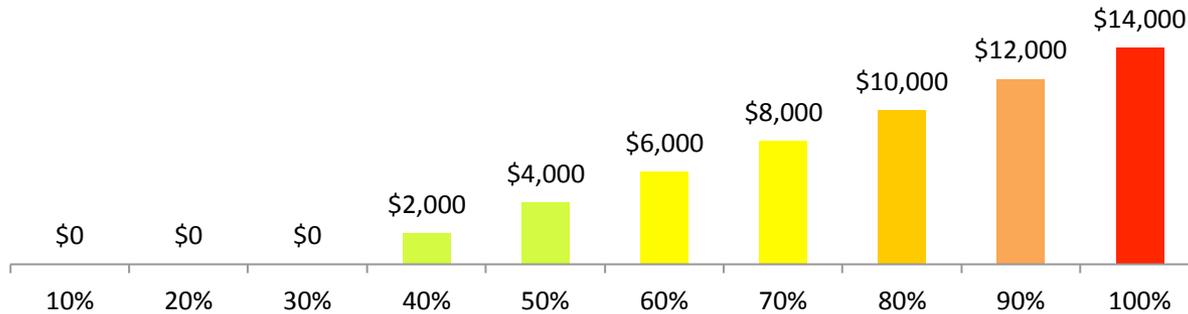
# PROPUESTA INICIAL

MÁXIMOS = 100% DEL MÍNIMO VIGENTE



# PROPUESTA INICIAL

Propuesta inicial de pago por espacio construido, agregado por cada decil del nuevo máximo.



# LA COMUNICACIÓN FUE FUNDAMENTAL

- Estrategia de comunicación durante todo el proceso
- Hallazgos clave = Plataforma de mensajes clave
- Públicos diferenciados; fraseo focalizado
- Hablar, hablar, hablar, y luego... Hablar del tema
- Acercamiento a medios -> talleres, entrenamientos, entrevistas, cafés con líderes de opinión, artículos especializados, etc.
- Llevar la investigación a todas partes. La retroalimentación vendrá de lugares inesperados

**MARCA**

**“MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD”**

# LA COMUNICACIÓN FUE FUNDAMENTAL

**MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD**  
**EL ESTACIONAMIENTO EN LA CIUDAD DE MÉXICO**



**nexos**



**ANIMAL POLITICO**

**SOPITAS.COM**

# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

¿Cómo se convirtió en realidad?

- 3 años pasaron desde la entrega del primer libro blanco al Gobierno de la CDMX, hasta la eliminación oficial de los mínimos y su sustitución por máximos
- En el camino, había algunas ventanas de oportunidad que no habían sido explotadas
- Cambios de equipo en el Gobierno generaron la necesidad de redoblar el activismo y persuasión; se generó una mayor coordinación entre SEMOVI y SEDUVI. but greater coordination between SEDUVI and SEMOVI was generated



## NUEVAS ALIANZAS



# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD..... ¡EL CONCURSO!



Una nueva alianza y enfoque captó la atención del Jefe de Gobierno, logrando que él mismo estableciera una fecha límite para la implementación de la reforma de estacionamiento en la CDMX.

# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

En seguida vino la voluntad política que hacía falta; aumentó el interés de los actores clave, incluyendo a medios internacionales.



Inmediatamente se manifestó el interés de los desarrolladores e inversionistas, impulsando la recta final de negociaciones de la reforma.



# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

PROMULGACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL EL 11 DE JULIO DE 2017, POR EL JEFE DE GOBIERNO, DR. MIGUEL ÁNGEL MANCERA



# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

## 1.2.2. CAJONES DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS

I. La cantidad máxima permitida de cajones de estacionamiento para vehículos en una edificación, estará en función del uso y superficie de la misma, de conformidad con lo previsto en la **Tabla 1.2.2.1.** y de acuerdo a la zona en la que se ubique el predio según el **Plano 1. Zonas para la Aplicación de Aportaciones por la Construcción de Cajones de Estacionamiento para Vehículos Motorizados** de este Acuerdo:

**TABLA 1.2.2.1.**

Uso			Número máximo de Cajones de Estacionamiento para Vehículos Motorizados
<b>Suelo Urbano</b>			
<b>Habitacional</b>			
Vivienda	Unifamiliar y Plurfamiliar (con o sin elevador)	Para cualquier superficie por unidad habitacional	3 por vivienda
<b>Comercial</b>			
Abasto y Almacenamiento	Central de abastos		1 por cada 100 m <sup>2</sup> construidos
	Mercado		1 por cada 200 m <sup>2</sup> construidos
	Bodega de productos perecederos		1 por cada 200 m <sup>2</sup> construidos
	Bodega de productos no perecederos y bienes muebles		1 por cada 200 m <sup>2</sup> construidos
	Depósito y comercialización de combustible		1 por cada 200 m <sup>2</sup> de terreno
	Gasolineras y Verificentros		1 por cada 150 m <sup>2</sup> de terreno

# IMPLEMENTACIÓN DE LA REFORMA

## PRINCIPALES ELEMENTOS DE LA REFORMA DE ESTACIONAMIENTOS EN LA CDMX

1. Eliminación de los mínimos
2. Máximos en toda la ciudad, ligeramente mayores a los mínimos previos
3. Pago exponencial por el número de estacionamientos construidos entre el 50% y el 100% del máximo, que se destinarán a inversión en transporte masivo



# PRÓXIMOS PASOS

1. Garantizar la transparencia y eficiencia del proceso de implementación
2. Monitoreo y evaluación continua de los impactos del ajuste tanto de los máximos como del pago, durante los siguientes años
3. Continuar el proceso de reformas al resto de las regulaciones que impactan la oferta y demanda por estacionamiento
4. Sinergias con transporte masivo, DOT, vivienda asequible, movilidad activa, entre otras



¡GRACIAS!



¡Síguenos!

[www.itdp.org](http://www.itdp.org)

@ITDP\_HQ

[www.itdp.mx](http://www.itdp.mx)

@ITDPmx