

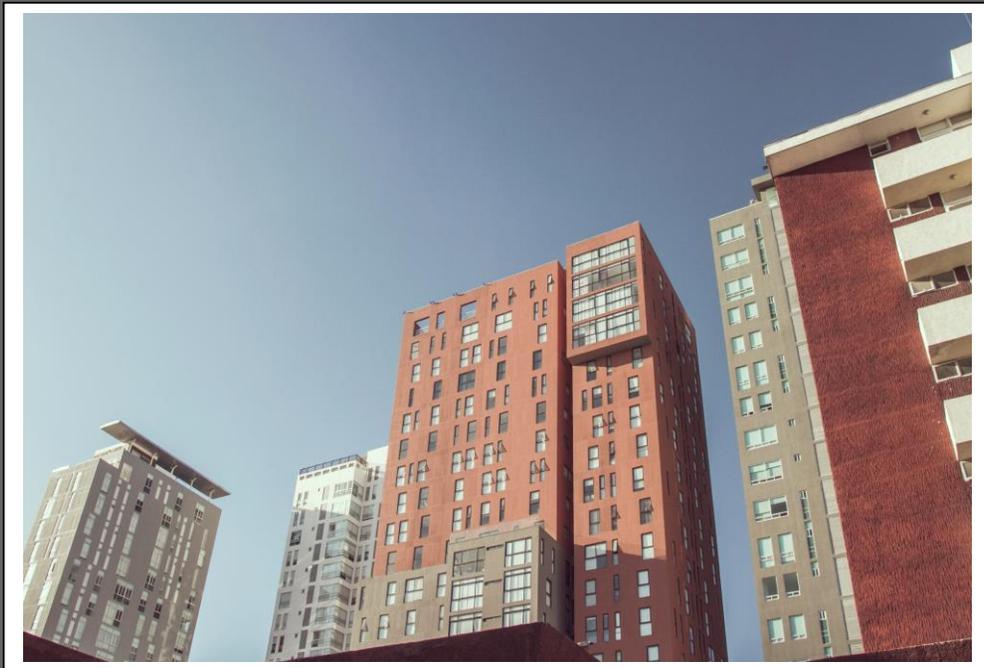


USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA



ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO DE LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA: Apartado de anexos MEXICO LOW EMISSIONS DEVELOPMENT PROGRAM (MLED).

CONTRACT: AID-523-C-11-00001



FECHA

Este informe fue elaborado por TetraTech INC para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, USAID

AVISO LEGAL

Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan necesariamente la opinión de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional ni la del Gobierno de los Estados Unidos.

www.mledprogram.org

ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO DE LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

El presente estudio fue elaborado por ITDP¹. El autor principal es Alonso Rizo bajo la supervisión de Cynthia Menéndez y Ricardo Troncoso de WWF México, en el marco del Programa para el Desarrollo Bajo en Emisiones de México (MLED), patrocinado por la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), bajo el contrato “AID-523-C-11-00001” implementado por Tetra Tech ES Inc.

Para mayor información, por favor contacte a: info@mledprogram.org

www.mledprogram.org

¹ El trabajo fue realizado mediante el apoyo de Cuadra Urbanismo.

ANÁLISIS DE MERCADO INMOBILIARIO DE LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

Tabla de contenido

1	Mapeo de actores (Anexo 1)	4
2	Pauta de entrevista (Anexo 2)	6
3	Libro de códigos para las entrevistas (Anexo 3)	21
4	Cartas de navegación (Anexo 4)	35
5	Lista de asistentes (Anexo 5)	45
6	Formato de invitación para grupos focales (Anexo 6).....	48
7	Relatorías (Anexo 7)	50
8	Formatos de sistematización (Anexo 8)	66
9	Perfil de los desarrolladores (Anexo 9)	89

2 Mapeo de actores (Anexo 1)

Tipo	Organismo	Área
Gubernamentales	Consejo Estatal de Desarrollo Urbano	Coordinador ejecutivo
	Sistema de Tren Eléctrico Urbano	Director de Macrobús
	Sistema de Tren Eléctrico Urbano	Director General
	SEDATU (Jalisco)	Titular delegacional
	INFONAVIT (FEDERAL)	Subdirección General de Sustentabilidad
	INFONAVIT (FEDERAL)	Subdirección General de Administración de Cartera
	INFONAVIT (FEDERAL)	Subdirección General de Crédito
	Instituto Jalisciense de la Vivienda	Director general
	Procuraduría de Desarrollo Urbano	Procurador
	Instituto Metropolitano de Planeación del AMG	Director general
	Gestión Integral de la Ciudad (Zapopan)	Coordinadora
	SITEUR	Director General
	Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	Director de Investigación y Proyectos
	SEMADET	Director de Área de Planeación Urbana Regional y Estatal
	Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Coordinadora
	Consejo Estatal de Desarrollo Urbano	Coordinador ejecutivo
	Instituto Metropolitano de Planeación del AMG	Director general
	SEMADET	Director General de Planeación y Gestión Urbana
	IMTJ	Director de Movilidad No Motorizada
	Junta de Coordinación Metropolitana	Pablo Lemus
Gestión Integral de la Ciudad (Zapopan)	Coordinadora	
Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Coordinadora	
Ordenamiento del Territorio Guadalajara	Director	
Movilidad y Transporte Guadalajara	Director	
Cabildo de Guadalajara	Regidor Presidente de la comisión de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable	
Instituto municipal de la vivienda de Guadalajara	Director General	
Sector privado	Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda (Jalisco)	Presidente
	Grupo San Carlos	Director General
	Sólido Ruba	Director General
	Casas GEO	Director General
	Javer	Director General
	Urbi	Director General
	Consorcio Inmobiliario GIG	Director General
	Black Sheep / Optiterra	Director
	Desarrolladora Tierra y armonía	Director General
	Primer Cuadro (a través de la comercializadora UEST)	Coordinador de Comercialización
	IDEX	Director General
	dimmo Desarrollos Inmobiliarios	Director General
	GVA & Asociados	Director general
	Ciudad Creativa Digital	Director de Proyectos Urbanos

	Casillas más Casillas	Director comercial
	Optiterra Desarrolladora	Director General
	IDEAL Desarrollos	Director General
	BBVA research	Economista Jefe de BBVA Bancomer en México
	Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco	Presidente
	Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de Jalisco	Presidente
	Cámara Nacional de Empresas de Consultoría	Presidente
	Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda (Jalisco)	Presidente
	Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (Jalisco)	Presidente
	Colegio de Notarios de Jalisco	Presidente
Sociedad organizada	Parlamento de colonias	Presidente
	Red ciudadana	Presidente
	ONU_HABITAT	Coordinador de proyectos en Jalisco
	Consejo Ciudadano Metropolitano	Presidente
Academia	U. de G. / CUCEA	Investigador SNI nivel 1
	U. de G. / CUCEA	Investigador SNI nivel 1
	U. de G.	Investigador
	U. de G / CUAAD / CIMA	Investigador
	U. de G. / Consultor Privado	Investigador
	ITESO	Investigador
	Tec de Monterrey	Investigador
ESARQ	Investigador	

3 Pauta de entrevista (Anexo 2)

3.1 Entrevista a desarrolladores inmobiliarios

- **Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG**

1. Datos generales

- Podría decirnos su nombre, dónde trabaja y su puesto:
- ¿Cuál es el principal mercado en el que se enfoca su empresa?
- ¿Cuántos años de experiencia tiene la empresa en el ramo?
- ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?
- ¿Cuáles son los criterios más importantes para elegir una ubicación de acuerdo a su tipo de mercado?
- ¿Cuáles son las principales limitantes para adquirir suelo intraurbano?

2. Densificación

- La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿A qué obedece el reciente empuje a la vivienda vertical en la ciudad?
- ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre los corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (incorporar el valor del suelo diferencial)
- ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- La vivienda vertical se concentra en ciertas áreas de Guadalajara y Zapopan ¿Qué pasa con el oriente de la ciudad? ¿Qué limita las posibilidades de generar mayor rentabilidad en esa zona?
- ¿Qué tan atractivo es invertir en las inmediaciones del Tren Ligero y Macrobus?
- ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, con cercanía al transporte público masivo?

3. Movilidad Residencial e Integración Social

- Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- ¿Qué tipología de vivienda sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- En los últimos sexenios se dio un fuerte impulso a la vivienda unifamiliar suburbana. Sin embargo, muchos desarrollos no tuvieron éxito por diversos factores. La pregunta es: ¿Sigue siendo viable este modelo de desarrollo de vivienda, considerando las condiciones actuales? ¿Qué adaptaciones requiere este modelo suburbano?
- Respecto a los conjuntos habitacionales con viviendas deshabitadas o vacantes ¿Qué hace falta para que se reintegren al mercado de vivienda actual? (Desde la empresa y desde el gobierno).

- e. Existe una tendencia de política pública de integrar diferentes tipologías de vivienda y distintos grupos socioeconómicos en un mismo proyecto inmobiliario. ¿Qué tan viable es esta idea? ¿De qué manera puede ser viable en el mercado?

4. Planeación y Normatividad

- a. ¿El incremento del COS y el CUS en los PDU es suficiente para promover la vivienda vertical?
- b. ¿Cuáles son las características del predio óptimo para desarrollar vivienda vertical intraurbana?
- c. Las zonas intraurbanas suelen carecer de suelo libre de construcción y de lotes lo suficientemente grandes para desarrollos de gran tamaño, lo cual hace necesario procesos de demolición y/o fusión de lotes. ¿Qué tan determinante son estos factores para decidir invertir en esas zonas?
- d. Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, ¿Está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana?
- e. ¿Qué aspectos de la normatividad deben ser modificados para reducir el costo del desarrollo de vivienda vertical?
- f. Además de la densificación, se busca promover los usos mixtos, es decir, comercios y servicios compatibles con vivienda. ¿Hasta dónde la normatividad local debería exigir espacios para comercios y servicios en los proyectos?
- g. ¿Son los estacionamientos un elemento indispensable de sus estrategias de comercialización? ¿Por qué? ¿Son indispensables?
- h. ¿Qué tanto impacta el costo de construir estacionamientos, en la rentabilidad de un proyecto de vivienda vertical?
- i. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- j. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- k. ¿Conoce los mecanismos de Transferencias de Derechos de Desarrollo del Código Urbano? ¿Qué falta para que se implementen de forma adecuada?

• Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

5. Perímetros de Contención Urbana

- a. La asignación del subsidio federal a la vivienda favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?

6. Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el Programa de Consolidación de Reservas Urbanas de Sedatu?

- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano. ¿Cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo?

7. Promoción de la Vivienda en Renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué tan atractivo es este mercado para su empresa?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la comisión nacional de vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda,
- c. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?

• Tercera sección: Vivienda y Movilidad

8. Conectividad y Accesibilidad

- a. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura debe proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- b. Fuera del ámbito de la normatividad, ¿qué tipo de intervención física debe hacer el sector público para atraer inversión privada al corredor de la línea 2 del Tren Ligero?
- c. ¿Qué criterios o estrategias de movilidad se están implementado en los nuevos desarrollos de su empresa? ¿Qué se está haciendo para facilitar la movilidad de peatones y ciclistas?

9. Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b. El Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Considera que en su mercado de vivienda es posible implementar criterios DOT?
- c. En contraposición al modelo horizontal y periférico ¿Cree que existen áreas de oportunidad para desarrollar vivienda vertical intraurbana?
- d. ¿Qué condiciones debe proveer el gobierno para que sea posible implementar criterios DOT en su mercado de vivienda?

3.2 Entrevista a académicos

- **Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG**

1. Datos generales

- a. Podría decirnos su nombre, en qué institución labora y cuál es su puesto?
- b. ¿Qué temáticas específicas abordan en su cuerpo académico, en relación al desarrollo urbano, transporte y vivienda?
- c. ¿Cuántos años de experiencia tiene en su área de investigación?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

2. Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- d. ¿Considera que las inmediaciones del Tren Ligero y Macrobus están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- e. ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- f. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- g. Más allá de la política y lo normativo, ¿Qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- h. Además de los grandes desarrolladores privados ¿Quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- i. ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

3. Movilidad residencial e integración social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- b. ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- c. ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?
- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

4. Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción?, ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Qué tipo de regulación urbanística es básica para hacer viables las plantas bajas activas? (Más allá de la zonificación bidimensional)
- e. ¿De qué forma puede el gobierno local controlar la competencia entre usos terciarios y habitacionales para evitar el alza de los precios y el eventual desplazamiento de la vivienda?
- f. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- g. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- h. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- i. Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, ¿Está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana? (Demolición, Fusión de lotes, etc)
- j. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?
- k. En su opinión, ¿Cuáles serían los instrumentos normativos más idóneos para capturar las plusvalías? ¿Está debidamente normado en Jalisco?

- **Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda**

5. Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
- c. ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

6. Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de Sedatu?
- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5

salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano. ¿Cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

7. Promoción de la vivienda en renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la comisión nacional de vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c. ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

• Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

8. Conectividad y Accesibilidad

- a. Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b. La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despoblamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d. Tratándose de zonas deprimidas pero bien conectadas, como la Línea 2 del Tren Ligero ¿Qué tipo de obra debe realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e. El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (Otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

9. Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b. El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave deben proveer los gobiernos para que los inversores privados interesen en este modelo de desarrollo?
- c. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d. El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de suelo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecuadamente los DOT desde el gobierno local?, ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

3.3 Entrevista a funcionarios públicos

- **Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG**

1. Datos generales

- a. Podría decirnos su nombre, en qué dependencia labora y cuál es su puesto:
- b. ¿Qué competencias tiene su dependencia en relación a VIVIENDA / PLANEACIÓN URBANA / MOVILIDAD (elegir una según el perfil del entrevistado)
- c. ¿Cuántos años de experiencia tiene en su área de gestión?
- d. ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

2. Densificación

- a. La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- b. ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (incorporar el valor del suelo diferencial)
- c. ¿Considera que las inmediaciones del Tren Ligero y Macrobús están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- d. ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- e. ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- f. Más allá de la política y lo normativo, ¿Qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- g. Además de los grandes desarrolladores privados ¿Quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- h. ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

3. Movilidad residencial e integración social

- a. Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- b. ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- c. ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?
- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

4. Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción?, ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Cómo puede el gobierno local promover las plantas bajas activas? ¿Tiene repercusión en el precio del suelo?
- e. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- f. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- g. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- h. ¿Qué se necesita para que se faciliten los proyectos de regeneración urbana en Guadalajara? (Demolición, Fusión de lotes, etc.)
- i. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?
- j. En su opinión, ¿Cuáles serían los instrumentos normativos más idóneos para capturar las plusvalías? ¿Está debidamente normado en Jalisco?

- **Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda**

5. Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
- c. ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

6. Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de Sedatu?
- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano. ¿Cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

7. Promoción de la vivienda en renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la comisión nacional de vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c. ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

• Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

8. Conectividad y Accesibilidad

- a. Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b. La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despoblamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d. Tratándose de zonas deprimidas pero bien conectadas, como la Línea 2 del Tren Ligero ¿Qué tipo de obra debe realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e. El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (Otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

9. Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?
- b. El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave debe

proveer los gobiernos para que los inversores privados interesen en este modelo de desarrollo?

- c. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d. El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de suelo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecuadamente los DOT desde el gobierno local?, ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

3.4 Entrevista a sociedad civil

- **Primera sección: Mercado de vivienda vertical en la ZMG**

10. Datos generales

- Podría decirnos su nombre, en qué institución representa y cuál es su puesto:
- ¿Qué temáticas específicas abordan en su institución, en relación al desarrollo urbano, transporte y vivienda?
- ¿Cuántos años tiene al frente de la institución?
- ¿Cómo describiría un proyecto inmobiliario exitoso?

11. Densificación

- La ZMG ha experimentado un reciente empuje hacia la vivienda vertical, se han actualizado los Planes de Desarrollo Urbano para permitir mayor densificación con más niveles de construcción. ¿Por qué tenemos este repunte de la vivienda vertical en nuestra ciudad? ¿Qué actores lo promueven y por qué?
- ¿Dónde es más factible desarrollar vivienda vertical? (Dejar pregunta abierta, después focalizar) ¿Dónde es más conveniente, sobre las corredores de movilidad, cercanos a estos o al interior de los barrios? (incorporar el valor del suelo diferencial)
- ¿Qué mercado es el idóneo para vivienda vertical cercana a transporte público masivo?
- ¿Considera que las inmediaciones del Tren Ligero y Macrobús están atrayendo inversión inmobiliaria? ¿Se está aprovechando su potencial?
- ¿Qué pasa con la vivienda vertical social? ¿Cómo está participando en este contexto de densificación en la ZMG?
- ¿Es posible una política pública que promueva el desarrollo de vivienda vertical para bajos ingresos, en cercanía con el transporte público masivo? ¿Cómo sería viable?
- Más allá de la política y lo normativo, ¿Qué estructura institucional se requiere para lograr la promoción de vivienda vertical social? ¿Ya la tenemos? ¿Funciona?
- Además de los grandes desarrolladores privados ¿Quién más puede participar en el desarrollo de una ciudad compacta? (Aterrizar en la autoconstrucción)
- ¿Qué tan indispensable es la vivienda vertical para promover la ciudad compacta?

12. Movilidad residencial e integración social

- Las familias mexicanas son cada vez más pequeñas, incrementa la cantidad de hogares unipersonales, la población joven cambia de trabajo y residencia con mayor frecuencia. ¿De qué manera está respondiendo el mercado inmobiliario a estas dinámicas?
- ¿Qué tipología de vivienda y modalidad de tenencia sería la más adecuada dentro de este contexto de mayor movilidad residencial?
- ¿Qué hacemos con los conjuntos habitacionales periféricos que están abandonados o permanecen vacantes? ¿Se pueden rescatar?

- d. Existe un ideal de política pública de integrar vivienda social en proyectos inmobiliarios dirigidos a ingresos medios y altos. ¿De qué manera puede el gobierno asegurar este tipo de integración socio-residencial?

13. Planeación y Normatividad

- a. Los tres niveles de gobierno tienen diferentes atribuciones para promover y regular la vivienda vertical intraurbana. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayor injerencia para su exitosa promoción?, ¿De qué forma?
- b. ¿Qué tipo de regulaciones son las que más desincentivan la vivienda vertical?
- c. Además de la densificación, el gobierno federal busca promover los usos mixtos compatibles con vivienda. ¿Qué impacto tendría en los precios del suelo?
- d. ¿Qué tipo de regulación urbanística es básica para hacer viables las plantas bajas activas? (Más allá de la zonificación bidimensional)
- e. ¿De qué forma puede el gobierno local controlar la competencia entre usos terciarios y habitacionales para evitar el alza de los precios y el eventual desplazamiento de la vivienda?
- f. ¿Es compatible el Centro Histórico de Guadalajara con vivienda vertical? ¿Bajo qué condiciones?
- g. ¿A qué barreras se enfrenta una política de reducción de estacionamientos?
- h. ¿Quién sería el actor más interesado en reducir la cantidad de estacionamientos exigidos en la normatividad? ¿Quién sería el más afectado?
- i. Diría usted que la normatividad actual, en el caso de Guadalajara, ¿Está facilitando o entorpeciendo proyectos de regeneración urbana? (Demolición, Fusión de lotes, etc)
- j. La normatividad local permite delimitar zonas generadoras y receptoras de derechos de desarrollo, lo cual permite distribuir de forma más equilibrada la concentración de la inversión. ¿Qué falta hacer para que opere de forma efectiva en beneficio de zonas menos atractivas, por ejemplo: el oriente de la ciudad?

• Segunda sección: La Nueva Política de Vivienda

14. Perímetros de Contención Urbana

- a. El programa “Esquemas de Financiamiento y Subsidio Federal para Vivienda”, otorga subsidio a personas para la compra, mejoramiento o ampliación de vivienda. La asignación del apoyo económico favorece más a zonas intraurbanas que a zonas periféricas, de acuerdo a la delimitación de los Perímetros de Contención Urbana. ¿Cree que esta diferencia en el subsidio sea suficiente para que el desarrollador prefiera invertir en zonas intraurbanas, en lugar de la periferia?
- b. Actualmente, la metodología de delimitación de Perímetros de Contención Urbana no contempla la presencia de líneas de transporte masivo. ¿Cree usted que se debería dar mejor calificación a las zonas servidas por transporte masivo, aun cuando no sean necesariamente intraurbanas?
- c. ¿Cómo podrían los municipios complementar esta política de contención?

15. Vivienda Social Vertical Intraurbana

- a. ¿Conoce el programa de Consolidación de Reservas Urbanas de Sedatu?

- b. Este programa tiene la finalidad de promover la vivienda vertical social intraurbana, otorgando apoyos de entre \$10,000 y \$40,000 para que personas con ingresos de hasta 5 salarios mínimos adquieran una vivienda dentro de los Perímetros de Contención Urbana. Teniendo en cuenta los costos del suelo intraurbano. ¿Cree que este programa es lo suficientemente atractivo para desarrollar vivienda vertical intraurbana, para estratos de menor poder adquisitivo? ¿Es el subsidio la mejor manera de lograrlo?

16. Promoción de la vivienda en renta

- a. Entre 20 y 25% de las viviendas ocupadas en ciudades mexicanas operan bajo el esquema de renta, y se dan principalmente entre particulares. ¿Qué se necesita para que se desarrolle a mayor escala?
- b. Al gobierno federal le interesa promover la vivienda en renta como una alternativa a la vivienda nueva, actualmente la vivienda en renta puede llegar a significar una cuarta parte de las viviendas en las ciudades. Desde el año pasado, la comisión nacional de vivienda está llevando a cabo proyectos piloto para subsidiar vivienda en renta, con apoyos de hasta 40% de la renta para personas con ingresos de hasta \$10,000. Además del subsidio al usuario de la vivienda. ¿Qué tipo de incentivos o facilidades requieren los desarrolladores inmobiliarios para apostarle a la vivienda en renta?
- c. ¿Debería y podría el gobierno tener una participación directa en el mercado de vivienda social en renta? ¿Cuál sería la principal limitante?

• Tercera sección: Desarrollo Orientado al Transporte

17. Conectividad y Accesibilidad

- a. Los desarrolladores se guían principalmente por la rentabilidad que ofrece el valor del suelo, lo cual los lleva a las periferias. Sin embargo, es claro que muchos desarrollos periféricos han fracasado. La pregunta es: ¿Qué componentes le faltaron a la lógica de esta estrategia inmobiliaria? ¿Aprendieron la lección?
- b. La zona centro es la mejor servida de transporte público masivo, además de contar con la mayor concentración de empleos y todo tipo de equipamientos y servicios. Sin embargo, es la zona que presenta mayor despoblamiento, registra porcentajes de viviendas deshabitadas entre 20 y 50%. ¿A qué se debe este fenómeno? ¿Cómo podemos recuperar población?
- c. La inversión pública en infraestructura tiene un papel preponderante para atraer inversión privada. ¿Qué tipo de infraestructura deben proveer los gobiernos para atraer el interés del inversor inmobiliario?
- d. Tratándose de zonas deprimidas per bien conectadas, como la Línea 2 del Tren Ligero ¿Qué tipo de obra debe realizar los gobiernos para que esta zona sea más atractiva a los inmobiliarios?
- e. El macrobús y el tren ligero 1 y 2 dan servicio al 14.35% de la población de la ZMG en un radio de 800m. Con la implementación de la línea 3 subirá a sólo 18.75% (Otras ciudades superan el 50%). ¿A qué se debe esta baja cobertura?

18. Desarrollo Orientado al Transporte

- a. ¿Conoce lo que es el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)?

- b. El Desarrollo Orientado al Transporte es un modelo de desarrollo urbano sustentable, basado en la intensificación del uso del suelo y reducción de la movilidad en automóvil; promoviendo la densidad y mixtura de usos; fortaleciendo los sistemas de transporte público, y facilitando la movilidad de ciclistas y peatones. ¿Qué elementos clave deben proveer los gobiernos para que los inversores privados interesen en este modelo de desarrollo?
- c. ¿Qué nivel de gobierno tiene mayores competencias para promover los DOT? ¿Cuál es su principal debilidad en este sentido?
- d. El DOT involucra diferentes áreas de la gestión municipal: usos de suelo, movilidad, vivienda, espacio público, cultura, etc. ¿De qué forma puede facilitarse la coordinación intersectorial para promover adecuadamente los DOT desde el gobierno local?, ¿Qué se requiere para que la política de movilidad y de usos de suelo sean congruentes entre sí?

4 Libro de códigos para las entrevistas (Anexo 3)

4.1 Mercado de vivienda vertical

4.1.1 Actores y responsables

CÓDIGO	Actores y responsables
Descripción breve	Cuando se menciona o se responsabiliza a ciertos actores del ámbito académico, funcionarios públicos y desarrolladores Personas con conocimientos o facultades específicas que con sus opiniones y acciones influyen en el proyecto.
Descripción ampliada	Cuando se menciona o se responsabiliza a ciertos actores del ámbito académico, funcionarios públicos y desarrolladores, en general son personas con conocimientos o facultades cuya aportación es esencial, pues sus habilidades y capacidad de intervención favorecen el cumplimiento de los objetivos, en este caso como aportadores de información. Pueden ser representantes de organizaciones, instituciones, empresas o incluso de un juicio. También se hace mención de responsabilidades a entes públicos.
Cuándo usar el código	Se utiliza el código cuando los entrevistados mencionan directamente a un actor o también cuando se le otorgue responsabilidades, sin que existan juicios de valor o evaluación de sus responsabilidades
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona indirectamente a algún actor, con lo cual no hay claridad ni exactitud del comentario ni de las responsabilidades correspondientes. tampoco se utiliza cuando existen juicios de valor o evaluación de responsabilidades

4.1.2 Tamaño del predio

CÓDIGO	Tamaño del predio
Descripción breve	Corresponde al tamaño de los predios que requieren los desarrolladores para poder desarrollar vivienda vertical.
Descripción ampliada	Los entrevistados expresan los obstáculos que representa no contar con predios de un tamaño “óptimo” para la promoción de vivienda vertical, especialmente en el municipio de Guadalajara, donde en zonas como el centro histórico el tamaño de los predios complica el desarrollo de vivienda vertical. La demolición y fusión de lotes parece una alternativa, sin embargo también puede suponer algunos obstáculos.
Cuándo usar el código	Se utilizará este código cuando los/as entrevistados/as mencionan,

	explican y evalúan el tamaño del predio, como también el proceso de división cada vez más pequeño de las propiedades o superficies urbanas, generalmente en zonas céntricas de la ciudad.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se mencione los procesos de parcelamiento o división de superficies o propiedades en sectores periféricos de la zona metropolitana.

4.1.3 Captación de plusvalía

CÓDIGO	Captación de plusvalía
Descripción breve	Se refiere a los mecanismos de recolección de recursos de los que puede disponer el estado para recuperar el aumento en el valor del suelo privado producto de una inversión con capital público.
Descripción ampliada	La captación de plusvalías puede significar un instrumento de redistribución que garantice que la plusvalía generada no quede en mano de un privado, sino que pueda ser redistribuida a grupos más vulnerables. Se trata de la identificación por parte de los actores entrevistados de las mecánicas que se pueden implementar y los beneficios sociales que pueden representar.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando a los entrevistados se les pregunta directamente sobre la captación de plusvalía, destacando su conocimiento o desconocimiento, opinión y propuestas sobre el tema. También se considera cuando sin preguntarle directamente del tema, utiliza de manera correcta el concepto de captación de plusvalía.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando a los entrevistados no se les pregunta directamente sobre esto y utilizan este concepto de manera errónea. Generalmente cuando lo asocian a la plusvalía del mercado de la vivienda y el precio del suelo como estrategia de negocio, quedando aquella plusvalía en mano de los desarrolladores inmobiliarios o particulares.

4.1.4 Centro Histórico y verticalización

CÓDIGO	Centro histórico y verticalización
Descripción breve	Compatibilidad de construcción de vivienda vertical en el centro histórico de la ciudad de Guadalajara
Descripción ampliada	Visualización de beneficios, oportunidades y obstáculos de la construcción de vivienda vertical dentro del centro histórico, considerando aspectos económicos, sociales, legales y fisonómicos.

Cuándo usar el código	Se utiliza el código cuando los(as) entrevistados(as) se refieren a la construcción vertical en el centro histórico de la ciudad de Guadalajara, o cuando mencionan a modo de ejemplo/referencia la construcción vertical en el centro histórico de otra ciudad.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona la construcción vertical fuera del centro histórico de la ciudad de Guadalajara.

4.1.5 Desplazamiento uso habitacional

CÓDIGO	Desplazamiento uso habitacional
Descripción breve	Se refiere al desplazamiento del uso habitacional como resultado de la competencia por espacio entre usos terciarios y habitacionales en centralidades o zonas históricamente de vocación habitacional a otras áreas de la ciudad.
Descripción ampliada	La competencia entre usos terciarios y habitacionales genera alza del precio del suelo y características incompatibles con la vivienda como; exceso de ruido, basura e inseguridad, y por lo tanto el desplazamiento del uso habitacional hacia otras áreas de la ciudad que no son siempre las mejor servidas en cuanto a equipamiento e infraestructura.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando los(as) entrevistados(as) mencionan el desplazamiento de la población por el cambio de uso habitacional a uso terciario, haciendo referencia a las zonas céntricas, históricas y de corredores de transporte masivo.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona el desplazamiento de uso habitacional en zonas que no son céntricas, históricas y cercanas a corredores de transporte masivo.

4.1.6 Dinámica precios de demanda (Valor precio suelo y valor precio vivienda)

CÓDIGO	Dinámica precios de demanda
Descripción breve	Conjunto de características de la vivienda que determinan el precio de venta, en función del grupo social, el costo de producción de la edificación y el precio del suelo.
Descripción ampliada	Se refiere a la determinación de los precios de venta del inmueble por parte del promotor inmobiliario. Generalmente los promotores valoran la rentabilidad de una inversión, según las necesidades del mercado, el costo de producción de una edificación y el precio del suelo. Se discute cómo la acción del estado influye en la formación de precios, y los obstáculos a los que los desarrolladores se enfrentarían para construir

	vivienda vertical en las inmediaciones del transporte masivo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se mencionan los factores que inciden en la promoción inmobiliaria que finalmente inciden en el costo de venta final de un inmueble, principalmente el precio del suelo.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando menciona la ganancia o plusvalía de la vivienda o precio de suelo sin hacer alusión a los factores que inciden en esto. También cuando se ejemplifica con otras experiencias pero que están mal descritas y no se mencionan los factores que inciden en la dinámica del precio de la demanda.

4.1.7 Sobre regulación

CÓDIGO	Sobre regulación
Descripción breve	Limitación a la construcción y transformación del desarrollo inmobiliario a partir de disposiciones legales, que puede causar conflicto a la innovación o incluso a la adaptación de las demandas.
Descripción ampliada	Normas legales incorporadas en reglamentos y planes parciales de desarrollo que condicionan el desarrollo de la vivienda a ciertos parámetros, dejando de lado nuevas tipologías de construcción, más acorde a necesidades recientes y las demandas de del mercado.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se menciona las regulaciones que limita o restringe el desarrollo inmobiliario, tanto en zonas céntricas como en zonas periféricas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se mencionan regulaciones que promocionan el desarrollo inmobiliarios y tienen una evaluación positiva por parte de los(as) entrevistados(as), o de zonas donde las regulaciones no son tan restrictivas.

4.1.8 Vivienda social intraurbana

CÓDIGO	Vivienda social intraurbana
Descripción breve	Vivienda dentro de la mancha urbana cuyo nivel de producción y precio de venta es exógeno al mercado, pues deriva de una decisión del Estado.
Descripción ampliada	Su producción representa una responsabilidad social particular, puesto que, su calidad, disponibilidad e inserción en la ciudad expresa un deseo de organizar a la sociedad, respondiendo a la demanda de vivienda para grupos vulnerables, por ello el Estado conjuga una política de subsidios

	que pretende una producción y adquisición a bajo costo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando en lo extenso de las entrevistas se menciona las zonas intraurbana, existiendo evaluación y propuestas por parte de los(as) entrevistados(as) sobre las viviendas sociales en estas zonas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona las viviendas en zonas intraurbanas pero sin hacer referencia a la vivienda social.

4.1.9 Vivienda vertical

CÓDIGO	Vivienda vertical
Descripción breve	Modelo de vivienda considerado una alternativa para el aprovechamiento del suelo y la red de servicios existentes, como el transporte público.
Descripción ampliada	Se le nombra así al uso habitacional plurifamiliar vertical. Son viviendas o departamentos agrupados en edificios cuyas unidades están superpuestas, en un número mayor a dos unidades. Este modelo de vivienda es considerado por su uso para la redensificación, promoción de las ciudades compactas y posesión de elementos que atienden las necesidades de centralidad. Para los entrevistados se les pregunta directamente si esta es una alternativa a la escasez de reservas urbanas y se le vincula de manera general con los corredores urbanos y los usos mixtos. También se considera la vivienda vertical social. Sin embargo, la vivienda vertical social se diferencia debido a la disponibilidad de suelo a un bajo costo, el cual garantiza el fácil acceso a la compra de un inmueble.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se le pregunta directamente sobre la vivienda vertical o cuando lo menciona comentarios a lo largo de las entrevistas. Se considera también el sub-código vivienda vertical social cuando se hace mención específica del uso social de esta y factores a considerar al momento de construirla para estos fines.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la vivienda vertical en la zona céntrica e histórica de Guadalajara, o cuando se habla de la vivienda social sin hacer mención a la vivienda vertical.

4.1.10 Zona intraurbana y transporte

CÓDIGO	Zona intraurbana y transporte
Descripción breve	Áreas urbanas dentro de los límites del centro de población y

	conectadas con transporte público masivo.
Descripción ampliada	Estas zonas son estructuradas mediante el sistema vial primario y secundario. Denotan una diferencia, en las áreas urbanas que se encuentran fuera de las periferias, debido a su conexión con líneas de transporte público masivo. Los entrevistados diferencian estas zonas debido al costo del suelo y mención directa de cualidades óptimas de habitabilidad en relación al transporte público masivo.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando directa e indirectamente se menciona y describe diversas cualidades de las zonas intraurbanas y su vinculación al transporte público.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se menciona las zonas intraurbanas pero sin hacer alusión al transporte público.

4.1.11 Renta habitacional

CÓDIGO	Renta habitacional
Descripción breve	Modalidad de acceso a la vivienda mediante el pago de una mensualidad al dueño de la propiedad.
Descripción ampliada	Se abordaron las ventajas y desventajas de esta modalidad de acceso a la vivienda tanto para los usuarios como para los que las ofertan y el papel que juega y pueden jugar promotores inmobiliarios y el Estado.
Cuándo usar el código	Se utiliza este código cuando se menciona la renta pero solo de uso habitacional.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la renta pero con fines y usos comerciales u otros ajenos al uso habitacional.

4.2 Nueva política de vivienda

4.2.1 Habitabilidad

CÓDIGO	Habitabilidad
Descripción breve	Noción conceptual que hace referencia tanto a cualidades físicas y sociales de la vivienda como a su entorno inmediato, es decir, cercanía a equipamientos, espacios públicos y servicios, que satisfacen las necesidades de la sociedad.
Descripción ampliada	Los actores entrevistados al tratar el tema de la vivienda y su capacidad

	de satisfacer necesidades de la sociedad se refieren a la proximidad a equipamiento, infraestructuras, espacios públicos y servicios como básicos para hacer de una zona habitable o incluso viable para promover un desarrollo inmobiliario de vivienda.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se mencionan y describen diversos factores y cualidades de la habitabilidad como la infraestructura y equipamiento de uso público en relación al desarrollo inmobiliario de la vivienda.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona la infraestructura o el equipamiento de uso público con objetivos distinto al de habitabilidad y el desarrollo inmobiliario de la vivienda.

4.2.2 Nivel actor público

CÓDIGO	Nivel actor público
Descripción breve	Hace referencia a un nivel de gobierno ya sea municipal, estatal o federal, capacitado para la aplicación de políticas públicas.
Descripción ampliada	Los entrevistados hacen referencia a un o a los niveles de gobierno como un actor público con la facultad de la aplicación y promoción de políticas públicas o instrumentos de planeación que regulen los desarrollos inmobiliarios. En su defecto, se considera actor público a alguna otra modalidad de autoridad que pudiese representar y coordinar dicha normativa.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los(as) entrevistados(as) mencionan o responsabilizan a uno o más nivel de gobierno frente a políticas y regulaciones que contribuyen a visualizar una nueva política pública
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona o responsabiliza a un nivel de gobierno sin contribuir con una propuesta o evaluación de la política de vivienda o cuando se relaciona solo al mercado de la vivienda

4.2.3 Normativa, Planeación y Patrimonio

CÓDIGO	Normativa, planeación y patrimonio
Descripción breve	Normativa e instrumentos de planificación que inciden en el desarrollo de vivienda vertical intraurbana. Así como también las implicaciones de las normas patrimoniales.
Descripción ampliada	Se tratan de los distintos puntos de vista expuestos por parte de los entrevistados acerca del papel que están jugando las normas vigentes, instrumentos de planeación y normativa patrimonial, así como también la vigencia de las mismas, es decir, si responden actualmente a las

	necesidades del mercado.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los(as) entrevistados(as) se refieren a la normativa, regulación, y planes de planeación que buscan cuidar, promover y conservar el patrimonio arquitectónico del centro histórico.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refiere a la planeación, normativa y regulación fuera del centro histórico y zonas de conservación y promoción del patrimonio arquitectónico.

4.2.4 Vivienda abandonada

CÓDIGO	Vivienda abandonada
Descripción breve	Se refiere a la vivienda abandonada o deshabitada en conjuntos habitacionales de interés social en la periferia de la ciudad.
Descripción ampliada	La vivienda abandonada es vivienda que no está ocupada y que además presenta cierto nivel de deterioro. Este abandono es generado no solo por la vivienda en sí misma sino también por diversos factores implícitos de su entorno como son; la lejanía a centros de trabajo y equipamientos, carencia de infraestructura y servicios, inseguridad, etc.
Cuándo usar el código	Se utiliza solo cuando se refieren a las viviendas de interés social en la zona periférica de la ciudad, considerando temas de infraestructura, servicios y equipamiento urbano cuando lo relacionan directamente.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren a las viviendas abandonadas en el centro histórico o en otras zonas no periféricas; tampoco se utiliza cuando se menciona temas de infraestructura y equipamiento pero sin hacer la relación directa a las viviendas de interés social, para aquellos temas está el código de Habitabilidad.

4.2.5 Proyecto inmobiliario exitoso

CÓDIGO	Proyecto inmobiliario exitoso
Descripción breve	Descripción por parte de cada uno de los actores de un proyecto inmobiliario de vivienda exitoso.
Descripción ampliada	Al referirse a un proyecto inmobiliario exitoso los entrevistados consideran aspectos sociales, ambientales y económicos. Algunos de ellos concentran su participación en uno u otro tema dependiendo su perfil, además se agregan cualidades de habitabilidad
Cuándo usar el código	Se utiliza el código cuando describen y comentan abiertamente sobre

	que es para los actores un proyecto exitoso.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando los actores hacen referencia en el extenso de las entrevistas sobre ejemplos exitosos de proyectos inmobiliarios, ya que aquellas respuesta configuran otros temas y códigos de las entrevistas.

4.2.6 Dinámica familiar - Hogar (Integración socio-residencial y movilidad residencial)

CÓDIGO	Dinámica familiar
Descripción breve	Decisión personal de la elección de una vivienda influida por factores particulares y externos. Destacando la nueva composición nuclear de la familia y el hogar en México.
Descripción ampliada	Considerando las dinámicas culturales y las nuevas tendencias en México en la composición de las familias y hogares (disminución en el número de hijos, uni-parentales, grupos de pares, etc.) este código busca conocer la opinión y visión a futuro de los actores entrevistados, haciendo referencias a diversos temas como la selección de una vivienda en equis lugar a partir de la disponibilidad de ofertas, la capacidad de adquisición, las percepciones particulares de satisfacción y la utilidad económica. Haciendo referencia sobre aspecto de la movilidad residencial. En este código también se contempla la integración socio-residencial, la cual se enfoca en la funcionalidad de un desarrollo inmobiliario que ofrezca la inclusión de habitantes con distinto poder de adquisición en un mismo espacio.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los actores manifiestan su opinión, evaluación y propuestas que respondan a esta nueva dinámica familiar y en la composición de hogares.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando sin profundizar o cuando mencionan brevemente estas nuevas dinámicas en el extenso de la entrevista.

4.2.7 Propuestas políticas públicas

CÓDIGO	Propuesta políticas públicas
Descripción breve	Los entrevistados proponen o esbozan ideas para desarrollar políticas públicas que ayuden a implementar la nueva política de vivienda, pero considerando otras dimensiones que inciden en paralelo con la políticas de vivienda existentes.
Descripción ampliada	Se refiere a propuestas de políticas públicas, programas y estrategias

	<p>que refuerzan las políticas de viviendas ya existentes, como también contribuyen al modelo de desarrollo urbano DOT</p> <p>Este código buscar reforzar la nueva política de vivienda, pero entendiendo que diversos problemas son multidimensionales (culturales, políticas, sociales, económicas, medioambientales, etc.), con lo cual se deben generar propuestas y estrategias, que en su conjunto contribuyen a la solución y disminución del problema.</p>
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los(as) entrevistados(as) se refiere a una evaluación y propuesta de una nueva política pública que contribuya de manera directa e indirecta con el DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando solo nombran o proponen una política pública sin describirla y explicarla; o cuando describe diversos temas desarrollado con los otros códigos de la Nueva Política de Vivienda.

4.3 Desarrollo Orientado al Transporte

4.3.1 Ciudades sustentables

CÓDIGO	Ciudades sustentables
Descripción breve	Los entrevistados se refieren al término sustentable para referirse a buenas prácticas en la promoción de vivienda y desarrollo urbano
Descripción ampliada	La noción de sustentable remite al informe Brundtland en el que se concibe el término de sustentable como aquella sociedad que satisface sus necesidades sin poner en riesgo las de generaciones futuras. Considera tres aspectos, económico, social y ambiental. Se trata pues de criterios que han sido transportados tanto al desarrollo urbano como a las viviendas.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los actores mencionan, describen o evalúan programas y propuestas enfocadas a la construcción de ciudades sustentables.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando mencionan cualidades de las ciudades sustentables pero respondiendo a temas del modelo de desarrollo urbano DOT

4.3.2 Cobertura tren ligero

CÓDIGO	Cobertura tren ligero
Descripción breve	Descripción del entorno y comportamiento de usuarios y residentes en relación a la cobertura del tren ligero, considerando un radio de 800

	metros de su eje lineal.
Descripción ampliada	Opinión y evaluación sobre la capacidad de atracción de usuarios residentes en un radio de 800 metros al tren ligero, como lo marca ITDP en el DOT con la intención de que los usuarios puedan acceder a pie. Describiendo también cualidades de habitabilidad del entorno y comportamiento de traslado de la población en general. Además de considerar la conexión e integración con otros medios de transporte masivo
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los actores entrevistados mencionan directamente la cobertura del tren ligero, evaluando su el comportamiento de los usuarios y residentes a un radio de 800 metros.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando sólo se menciona al tren ligero como medio de transporte y además sin hacer una relación directa a la cobertura y comportamiento de la población en su entorno

4.3.3 Corredores transporte público

CÓDIGO	Corredores transporte público
Descripción breve	Corredores viales existentes con transporte público masivo.
Descripción ampliada	Líneas de transporte público que fungen como conexión primaria intraurbana e interurbana, en donde se propicia el uso de suelo mixto, que conjugado con esquemas de planeación favorece a la densificación (vivienda vertical) dentro de la ciudad.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se mencionan, describen, evalúan y proponen cualidades o estrategias para promocionar y mejorar el servicio y cobertura del transporte público.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren al transporte público que no es de uso urbano.

4.3.4 DOT

CÓDIGO	DOT
Descripción breve	El modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) es un conjunto de estrategias de desarrollo en torno a las líneas de transporte masivo que incentivan la densificación y los usos de suelo mixtos.
Descripción ampliada	El DOT es un conjunto de estrategias que se pueden implementar en los programas de desarrollo urbano, ha sido un éxito en las ciudades que lo implementan y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

	en México (ITDP) desarrolló un estudio que promueve y sustenta estas acciones para las ciudades mexicanas; fomenta un crecimiento urbano junto a una movilidad eficaz que posibilita una ciudad accesible y sustentable.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando de manera directa los actores entrevistados comentan, opinan y describen cualidades que debe o debería tener el DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando en el extenso de las entrevistas los actores mencionan cualidades u objetivos del DOT, pero sin hacer mención directa de este, ya que aquellos comentarios conforman otros códigos y temas de la investigación

4.3.5 Estacionamiento

CÓDIGO	Estacionamiento
Descripción breve	Espacio privado dentro de un terreno con uso habitacional, destinado a guardar vehículos generalmente privados.
Descripción ampliada	Corresponde a la discusión de si el estacionamiento es un elemento necesario para que una vivienda sea atractiva al mercado bajo las propuestas y estrategias del DOT, y puntualizando en cómo la normativa de desarrollo urbano le exige a los desarrolladores cierta cantidad y tamaño de estos. Se aborda también los estacionamientos como condicionante del precio final de la vivienda en las promociones de interés social.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando se mencionan y evalúan los estacionamientos para los proyectos de viviendas de interés social y vertical orientadas al modelo urbano del DOT.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se menciona este código sin hacer directa relación al DOT, generalmente describiéndolo como uno de los factores en la dinámica de precios de la demanda o la regulación y normativa de estos en los proyectos inmobiliarios.

4.3.6 ITDP

CÓDIGO	ITDP
Descripción breve	Se refiere al Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (por sus siglas en inglés).
Descripción ampliada	El ITDP es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel mundial. Cuenta con

	oficinas en distintos países de Latinoamérica, entre ellos México. Actualmente se encuentra trabajando con autoridades Federales y locales, así como también, con expertos en el campo para buscar los principales retos y oportunidades en la promoción de vivienda vertical social con criterios de DOT en la Zona Metropolitana de Guadalajara.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directamente se menciona el ITDP en el extenso de las entrevistas, focalizándose principalmente en el conocimiento o desconocimiento de los actores sobre este instituto y de sus objetivos/propuestas.
Cuándo no usarlo	No se utiliza este código cuando se mencionan o describen objetivos, propuestas y estrategias del ITDP pero sin hacer mención de este instituto o sus programas.

4.3.7 Obstáculos-retos

CÓDIGO	Obstáculos-retos
Descripción breve	Se refiere a los obstáculos y retos que los actores entrevistados identifican para la promoción de vivienda vertical intraurbana
Descripción ampliada	Algunos de los obstáculos se refieren a los precios del suelo intraurbano, la normativa y las restricciones con las que cuentan las zonas históricas.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando los actores se refieren a programas, regulaciones, normativas y planeaciones urbanas como un obstáculo para el desarrollo inmobiliario, y la propuesta de nuevos retos orientados al DOT para instituciones públicas y desarrolladores inmobiliarios.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se mencionan obstáculos o se proponen retos pero que no tienen relación al modelo de desarrollo urbano del DOT

4.3.8 Usos de suelo mixtos

CÓDIGO	Usos de suelo mixto
Descripción breve	Presencia de espacios para uso comercial, de servicios y habitacional, focalizado a los nuevos desarrollos inmobiliarios verticales.
Descripción ampliada	Se aborda desde los instrumentos de planeación territorial, las normas de construcción y su viabilidad para el desarrollo inmobiliario vertical, focalizando el uso mixto de suelo entorno a corredores de transporte Público masivo y zonas del centro de la ciudad.
Cuándo usar el código	Se utiliza cuando directa e indirectamente los actores mencionan,

	describen y evalúan el uso mixto en el desarrollo de proyectos inmobiliarios verticales entorno a corredores de transporte masivo y en la zona centro de la ciudad.
Cuándo no usarlo	No se utiliza cuando se refieren al uso de suelo mixto en lugares alejados a corredores de transporte masivo, o cuando se menciona como factor en el valor del suelo.

5 Cartas de navegación (Anexo 4)

5.1 Grupo focal Día 1 (28 de enero de 2016)

5.1.1 Registro de Participantes

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable o rol
1	Recibir a los participantes en la mesa de registro.	10	Mesa de registro y responsable de la mesa.	Lucy y Rizo: Mesa de registro, preparan listas y etiquetas con color de acuerdo a la división de los participantes. Las etiquetas se van repartiendo de 3 en 3, para distribuir desde el ingreso, a los participantes en las mesas trabajo y asegurar mínimo 3 mesas. Oscar, Wendy y Yeye invitar a pasar a los participantes.
2	Previamente se tendrán listas de cada uno de los participantes de acuerdo al sector al que pertenecen.		Listas de pre-registro	
3	Se les entregará una calcomanía con su nombre y un punto de color (rojo, verde, azul o amarillo). Con la finalidad de ir distribuyendo los participantes en las mesas y que contengan un número equivalente de cada uno de los sectores.		Calcomanías blancas, Puntos de colores y Plumones	

5.1.2 Bienvenida y presentación de los participantes

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Dar bienvenida y agradecimiento por la participación. Se explicará globalmente: <ul style="list-style-type: none"> Dinámica de toda la sesión. Poner énfasis en el propósito de la reunión y qué se espera. 	5	Proyector, presentación y micrófono.	Facilitador general Presentan a Carlos Romero de CMIC
2	Se invitará a los participantes a presentarse. Mencionar: nombre e institución.	10	Micrófono	Participantes y equipo de apoyo.

5.1.3 Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Presentación de ITDP - Cuadra, (Salvador ITDP)	1	Micrófono	Facilitador general
2	Presentación de SEDATU, (nombre y cargo del representante) Se busca otorgar a los participantes el marco de referencia y contextual que SEDATU ofrece alrededor de esta iniciativa	10	Proyector, presentación y micrófono	SEDATU

	de investigación. Con la finalidad de ampliar el proceso analítico en las mesas de discusión.			
3	Se presenta la estrategia realizada y los actores involucrados en el proceso. También, se exponen los principales conjuntos de información y hallazgos obtenidos.	19	Proyector, presentación y micrófono.	Salvador ITDP

5.1.4 Receso / reacomodo en mesas de trabajo

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Se solicitará a los participantes un receso invitándolos a cambiar de salón o salir por un momento (dependiendo del espacio y/o logística de la sesión se determinará el tiempo). Se indicará a los participantes sentarse en la mesa correspondiente al color de su etiqueta.	10	Micrófono Señalizadores para mesas.	Lucy, Oscar y Wendy invitan a salir a los participantes con los mapas. Después los invitar a entrar. El resto del staff acomoda las mesas.

5.2 Dinámica de Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	El facilitador general explicará los siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Conformación de la mesas • Papel del encargado de las mesas • Tiempo disponible para la participación 	5		
2	Se explicará la dinámica de la discusión mediante las siguientes preguntas guía: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo? • ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué? Con lo anterior se expondrá el propósito de las mesas de discusión:	5	Micrófono. Proyector y Presentación	Facilitador general

	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecer el Diagnóstico DOT. Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios. Obtener líneas de acción sobre prácticas normativas y de DOT en la ZMG 			
--	---	--	--	--

5.2.1 Primer Bloque Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	<p>El encargado de la mesa indicará trabajar con la primera pregunta guía: ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo? A cada participante se les darán post it para trabajar y puedan plasmar sus principales ideas de acuerdo a cada pregunta. Se determinará un color para los asuntos normativos, otro para los asuntos del mercado y otro para los que no se puedan encasillar en estos dos enfoques. Para esté momento tendrán 5 minutos. Se abrirá la discusión mediante una ronda, ya sea por orden o por participación voluntaria. El facilitador colocará los post-it de manera que pueda ir formando bloques temáticos. Para este momento tienen 20 minutos. Post it AMARILLO</p>	25	Paquete de información Post it Plumas, Audio grabadoras	Encargados de mesas.
2	<p>Realizar el procedimiento de la pregunta uno para la segunda pregunta: ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué? Post IT NARANJA</p>	25		
3	<p>Tras terminar las rondas de discusión el encargado de la mesa expondrá los principales puntos de la relatoría para la exposición ante el grupo, es importante buscar el conceso de los participantes de la mesa.</p>	10		

5.2.2 Receso (10 minutos)

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	<p>Durante el receso los encargados de las mesas realizaran, en un papelote, Se construirá una problemática de acuerdo a</p>	10	Papelotes.	Encargados de mesas.

	<p>las observaciones de la dinámica 1. En caso de que se torne complicado y tome más tiempo se elegirá una de las problemáticas planteadas previamente.</p>			
--	--	--	--	--

5.2.3 Segundo Bloque, Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	<p>De acuerdo a lo discutido en el primer bloque el encargado de la mesa redactará (durante el receso) una lista de los principales puntos discutidos. Estos estarán redactados en una dimensión de problema. El encargado presentará en un papelote el listado de puntos problematizados y explicará la mecánica de trabajo</p>	5	Papelotes Hojas blancas Plumas Audio grabadoras	Encargados de mesas.
2	<p>Ronda individual: cada participante identificará tres líneas de acción, cada línea puede atender uno o más puntos problematizados. Realizar un formato en el que cada participante deje plasmado la explicación de sus líneas de acción.</p>	10	Formato 1 (hoja tamaño carta) plumas	
3	<p>Ronda entre pares: cada participante tendrá que escoger a otro participante (en unos casos se formarán un grupo de tres por mesa). Expondrán a su pareja las líneas identificadas en el formato 1. Después la pareja tendrá que seleccionar tres, de las seis expuestas, o rediseñar una línea de acción nueva tras la discusión. Todo lo anterior será plasmado en el Formato 2</p>	15	Formato 2 Plumas	
4	<p>Ronda grupal: cada pareja expondrá al resto de la mesa las líneas identificadas en el formato 2. Después la mesa tendrá que seleccionar cuatro de la totalidad de líneas expuestas, jerarquizarlas y explicar criterios de selección y jerarquización, y plasmarlo en el en un papelote.</p>	20	Plumas Papelote	

5.2.4 Plenaria y cierre

Fase	Actividad	Tiempo	Necesidades	Responsable
------	-----------	--------	-------------	-------------

		(Min.)		
1	Cada encargado de mesa presenta los resultados de la discusión de los dos bloques (cinco minutos por mesa) Y resumen general presentado por Facilitador. Entregar Formato 3	20	Micrófono	Facilitador general Encargados de mesas.
2	Se presenta qué es lo que sigue dentro del proceso de la investigación. ¿Agradecimiento? ¿Entrega de reconocimiento?	10	Micrófono	Representante SEDATU

5.2.5 Primera sesión: Sector academia y gobierno

Momento	Descripción de la actividad		Tiempo
1	Registro	Desayuno	10
2	Bienvenida -Presentación de participantes		15
3	Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra		30
4	RECESO		10
5	Introducción a la dinámica de mesas de discusión	Mesas de trabajo	10
6	Primer bloque de mesas de Discusión		55
7	RECESO		10
8	Segundo Bloque de mesas de discusión (líneas de acción)		50
9	Plenaria y Cierre		30

5.3 Grupo focal Día 2 (29 de enero de 2016)

5.3.1 Registro de Participantes

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable o rol
1	Recibir a los participantes en la mesa de registro.	10	Mesa de registro y responsable de la mesa.	Lucia y Rizo : Mesa de registro, preparan listas y etiquetas con color de acuerdo a la división de los participantes Las etiquetas se van repartiendo de 3 en 3, para distribuir desde el ingreso, a los participantes en las mesas trabajo y asegurar mínimo 3 mesas. Oscar, Wendy y Yeye invitar a pasar a los participantes.
2	Previamente se tendrán listas de cada uno de los participantes de acuerdo al sector al que pertenecen.		Listas de pre-registro	
3	Se les entregará una calcomanía con su nombre y un punto de color (rojo, verde, azul o amarillo). Con la finalidad de ir distribuyendo los participantes en las mesas y que contengan un número equivalente de cada uno de los sectores.		Calcomanías blancas, Puntos de colores y Plumones	

5.3.2 Bienvenida y presentación de los participantes

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Dar bienvenida y agradecimiento por la participación. Se explicará globalmente: <ul style="list-style-type: none"> Dinámica de toda la sesión. Poner énfasis en el propósito de la reunión y qué se espera. 	5	Proyector, presentación y micrófono.	Facilitador general Presentan a CARLOS ROMERO DE CMIC
2	Se invitará a los participantes a presentarse. Mencionar: nombre e institución.	10	Micrófono	Participantes y equipo de apoyo.

5.3.3 Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Presentación de ITDP - Cuadra, (Salvador ITDP)	1	Micrófono	Facilitador general
2	Presentación de SEDATU, (nombre y cargo del representante) Se busca otorgar a los participantes el marco de referencia y contextual que SEDATU ofrece alrededor de esta iniciativa de investigación. Con la finalidad de	5	Proyector, presentación y micrófono	SEDATU

	ampliar el proceso analítico en las mesas de discusión.			
3	Se presenta la estrategia realizada y los actores involucrados en el proceso. También, se exponen los principales conjuntos de información y hallazgos obtenidos.	15	Proyector, presentación y micrófono.	Salvador ITDP

5.3.4 revisión de los mapas / reacomodo en mesas de trabajo

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Se solicitará a los participantes un receso invitándolos a revisar el mapa y nos permitan conocer su visión sobre ¿qué tipo de mercado existe alrededor del transporte público masivo? Categorizándolo en Mercado: débil, emergente y consolidado.	10	MAPA.	Wendy y Marco

5.3.5 Dinámica de Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	El facilitador general explicará los siguiente: <ul style="list-style-type: none"> • Conformación de la mesas • Papel del encargado de las mesas • Tiempo disponible para la participación 	5		
2	Se explicará la dinámica de la discusión mediante las siguientes preguntas guía: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo? • ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT? Con lo anterior se expondrá el propósito de las mesas de discusión: <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecer el Diagnóstico DOT. • Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y 	5	Micrófono. Proyector y Presentación	Facilitador general

	<p>desarrolladores inmobiliarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obtener líneas de acción sobre prácticas normativas y de DOT en la ZMG 			
--	--	--	--	--

5.3.6 Primer Bloque Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	<p>El encargado de la mesa indicará trabajar con la primera pregunta guía: ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo?</p> <p>A cada participante se les darán post it para trabajar y puedan plasmar sus principales ideas de acuerdo a cada pregunta. Se determinará un color para los asuntos normativos, otro para los asuntos del mercado y otro para los que no se puedan encasillar en estos dos enfoques. Para esté momento tendrán 5 minutos.</p> <p>Se abrirá la discusión mediante una ronda, ya sea por orden o por participación voluntaria. El facilitador colocará los post-it de manera que pueda ir formando bloques temáticos. Para este momento tienen 20 minutos. Post it AMARILLO</p>	15	Paquete de información Post it Plumas Audio grabadoras	Encargados de mesas.
2	Realizar el procedimiento de la pregunta uno para la segunda pregunta: ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos captura de valor? ¿Por qué? Post IT NARANJA	15		
3	Tras terminar las rondas de discusión el encargado de la mesa expondrá los principales puntos de la relatoría para la exposición ante el grupo, es importante buscar el consenso de los participantes de la mesa.	5		

5.3.7 Receso (10 minutos)

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	<p>Durante el receso los encargados de las mesas realizaran, en un papelote, Se construirá una problemática de acuerdo a las observaciones de la dinámica 1.</p> <p>En caso de que se torne complicado y tome más tiempo se elegirá una de las</p>	10	Papelotes.	Encargados de mesas.

	problemáticas planteadas previamente.			
--	---------------------------------------	--	--	--

5.3.8 Segundo Bloque, Mesas de Discusión

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	De acuerdo a lo discutido en el primer bloque el encargado de la mesa redactará (durante el receso) una lista de los principales puntos discutidos. Estos estarán redactados en una dimensión de problema. El encargado presentará en un papelote el listado de puntos problematizados y explicará la mecánica de trabajo	5	Papelotes, Hojas blancas Plumas, Audio, grabadoras	Encargados de mesas.
2	Ronda individual: cada participante identificará tres líneas de acción, cada línea puede atender uno o más puntos problematizados. Realizar un formato en el que cada participante deje plasmado la explicación de sus líneas de acción.	10	Formato 1 (hoja tamaño carta) plumas	
3	Ronda entre pares: cada participante tendrá que escoger a otro participante (en unos casos se formarán un grupo de tres por mesa). Expondrán a su pareja las líneas identificadas en el formato 1. Después la pareja tendrá que seleccionar tres, de las seis expuestas, o rediseñar una línea de acción nueva tras la discusión. Todo lo anterior será plasmado en el Formato 2	15	Formato 2 Plumas	
4	Ronda grupal: cada pareja expondrá al resto de la mesa las líneas identificadas en el formato 2. Después la mesa tendrá que seleccionar cuatro de la totalidad de líneas expuestas, jerarquizarlas y explicar criterios de selección y jerarquización, y plasmarlo en el en un papelote.	20	Plumas Papelotes	

5.3.9 Plenaria, presentación de resultados mesa de funcionarios y académicos y cierre

Fase	Actividad	Tiempo (Min.)	Necesidades	Responsable
1	Cada encargado de mesa presenta los	10	Micrófono	Facilitador

	resultados de la discusión de los dos bloques (cinco minutos por mesa) Y resumen general presentado por Facilitador.			general Encargados de mesas.
2	Presentación de resultados: mesas de funcionarios y académicos, con énfasis en Captación de Valor.	15	Micrófono Formato 3	Alonso Rizo
3	Se presenta qué es lo que sigue dentro del proceso de la investigación.	10	Micrófono	Representante SEDATU

5.3.10 Segunda sesión: Sector Empresarios

Momento	Descripción de la actividad		Tiempo
1	Registro	Desayuno	10
2	Bienvenida -Presentación de participantes,		15
3	Presentación SEDATU, ITDP y Cuadra		30
4	Revisión MAPAS		10
5	Introducción a mesas de discusión	Mesas de trabajo	5
6	Primer bloque de mesas de Discusión		40
7	RECESO		10
8	Segundo Bloque de mesas de (líneas de acción)		30
9	Plenaria y Presentación de resultados: mesas de funcionarios y académicos		25
10	Cierre		10

6 Lista de asistentes (Anexo 5)

Nombre	Institución	Cargo
Eugenio Arriaga	ESARQ	Investigador
Mitzi Valeria Ramos	IMTJ	Movilidad no motorizada
Mtro. Héctor García Curiel	CEDU	Coordinador ejecutivo
Víctor Clavellina	Movilidad y Transporte Guadalajara	Director de M. no motorizada
José Luis Cuellar	SEDATU Jalisco	Delegado Estatal
Arq. Ana Rentería	Gestión Integral de la Ciudad	Zapopan
Dr. Mario Silva	Movilidad y Transporte Guadalajara	Director
Mark Wood	ITESO	Investigador

6.1 Asistentes Día 1 (28 de enero de 2016)

Pablo Ugalde	Ciudad Creativa Digital	
Patricia Martínez	Gestión Integral de la Ciudad (Guadalajara)	Directora
Arq. Emma Gómez	ITESO	Estudiante de posgrado
Ricardo Gutiérrez Padilla	IMEPLAN	Director General
Daniel Tovar	Movilidad y Transporte Guadalajara	
Paulina Ascencio	Movilidad y Transporte Guadalajara	
Tonatiuh Núñez	Movilidad Zapopan	Coordinador de infraestructura
Francisco Galaviz	Movilidad Zapopan	
Carlos Veytia	Movilidad Zapopan	
Sergio Balclit	Movilidad Zapopan	
Víctor Manuel Silva	Ordenamiento territorial Guadalajara	
Daniela Arias	BIA Ciudad	
Carlos Romero	BIA Ciudad	Director

6.2 Asistentes Día 2 (29 de enero de 2016)

Nombre	Institución	Cargo
Luis Herrera	GVA& Asociados	Dir. de Diseño Urbano y planeación
Erika Alcira Murillo	Consortio GIG	Director
Arq. Enrique Javier González Castellanos	Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco	Presidente
Mtro. Erik González Santos	Representante de CANADEVI	
Jorge Guerrero	Grupo San Carlos	
Víctor silva	GVA& Asociados	

7 Formato de invitación para grupos focales (Anexo 6)

SEDATU

SECRETARÍA DE
DESARROLLO AGRARIO,
TERRITORIAL Y URBANO



Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda
Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable

PRESENTE

En el marco del objetivo 4 del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) está impulsando una **política de movilidad sustentable que promueva la adopción del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)** como modelo urbano para la planeación de ciudades productivas, competitivas, incluyentes y sustentables. En este sentido, la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda a través de la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable está trabajando para impulsar el diseño de barrios mixtos, densos y compactos alrededor de los corredores y estaciones de transporte público masivo.

Mediante el apoyo del Programa para el Desarrollo Bajo en Emisiones de México (MLED) de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y en conjunto con la Secretaría de Medio ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), estamos colaborando con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) y el Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México (CTS EMBARQ) **para identificar los principales retos a considerar en la implementación de este modelo de desarrollo urbano bajo en emisiones.**

Consideramos que una etapa fundamental de este proyecto es entender la visión de los principales actores del sector inmobiliario, gubernamental y académico en el Área Metropolitana de Guadalajara. En este sentido, **le extiendo una cordial invitación a la mesa de trabajo "Oportunidades de Desarrollo Orientado al Transporte en la Zona Metropolitana de Guadalajara"** (se anexan detalles). La sesión se llevará a cabo con el apoyo de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción Jalisco (CMIC) el día 29 de enero de 2016 de 8:30-14:00 horas en el Instituto de Capacitación de la Industria de la Construcción (ICIC) ubicado en Lerdo de Tejada 2151, Colonia Americana, Guadalajara, Jalisco C.P. 44150.

Para facilitar este ejercicio contaremos con el apoyo del despacho Cuadra Urbanismo. Por lo tanto, le solicitamos que cualquier duda o confirmación se comunique con el Urb. Alonso Rizo Rangel, al teléfono ----- o al correo electrónico-----

Sin más, le envío un cordial saludo.

Atentamente,

Mariana Orozco Camacho
Directora General Adjunta de Seguimiento de Programas
Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

/AMR

Mesa de Trabajo con Sector Privado

“Oportunidades de Desarrollo Orientado al Transporte en la Zona Metropolitana de Guadalajara”

Fecha:

Hora:

Lugar: Instituto de Capacitación de la Industria de la Construcción (ICIC), ubicado en Lerdo de Tejada 2151, Colonia Americana, Guadalajara, Jalisco C.P. 44150.

Objetivos:

- Fortalecer el análisis de los hallazgos obtenidos sobre el mercado inmobiliario.
- Vincular diferentes perspectivas de análisis sobre las dinámicas de vivienda, transporte público y desarrolladores inmobiliarios detectadas en el estudio.
- Discutir líneas de acción potenciales para vincular acciones de gobierno, cambios normativos e inversiones de desarrollo inmobiliario en la ZMG
- Discutir las oportunidades y debilidades de las áreas con potencial de Desarrollo Orientado al Transporte

Agenda del día

Momento	Descripción de la actividad	Dinámica	Tiempo (minutos)
1	Registro	Desayuno	
2	Bienvenida - SEDATU		
3	Presentación de participantes		
4	Presentación - ITDP y Cuadra		
5	RECESO		
6	Introducción a la dinámica de mesas de	Mesas de trabajo	
7	Primer bloque de mesas de		
8	RECESO		
9	Segundo bloque de mesas de		
10	Conclusiones y Cierre		
Total			

8 Relatorías (Anexo 7)

8.1 Día 1 mesa 1

8.1.1 Participantes

1. Wendy - Facilitadora
2. Iván
3. Eugenio
4. Donald
5. Héctor
6. Carlos
7. Sergio
8. Emma

Instrumentos para atender **oferta y demanda**; GDL se distingue por la especulación del suelo; Planes de Desarrollo Urbano (dónde y cómo densificar); Reglamentos claros y coherentes en el ámbito espacial.

Subsidio público a desarrolladores alrededor de estaciones; **Transferencias** económicas directas a estos desarrolladores; la **eliminación de requisitos de estacionamiento** disminuyen el costo de la construcción y promueven el uso del transporte público; **garantizar usos mixtos** para disminuir necesidades de viaje y sus distancias

Programa que asegure **accesibilidad de vivienda en zonas con aumento de plusvalías**

Sistema de **zonificación simple y coherente** con visión DOT; reducir impuestos y apoyos fiscales para desarrolladores con visión DOT

Impuestos y subsidios que re-densifiquen, no sólo verticalicen el desarrollo

Coordinación entre políticas de uso de suelo, transporte y vivienda (segundo momento)

Cómo diseñar la **modificación de la demanda**, para que ciudadanos soliciten vivienda vertical en entornos densos y de usos mixtos con cercanía a transporte público

Los desarrolladores responden a la política nacional de vivienda; hay **resistencia para vender suelo intraurbano**

El valor se incrementa por inversión de infraestructura

Banco de tierra para que el Estado asuma el alto costo del suelo para que los privados asuman el costo de la construcción de vivienda social

La vivienda digna se construye sin **servicios** ni **equipamientos** suficientes

Usar la **expropiación** para proyectos con alto beneficio social

Programa de declaración del precio de suelo por parte de los propietarios vinculado con la compra de suelo y el cobro del predial (caso de Bogotá)

Se debe evitar la segregación espacial que impide combatir desigualdad; cuál es el costo social de la desigualdad espacial; en Barcelona se tasa de manera progresiva a los propietarios que más acumulan propiedades

Créditos muy baratos para vivienda (caso de burbuja inmobiliario)

La ciudadanía le tiene miedo a la verticalización; confunden verticalización con mucho tráfico; tienen miedo de poseer una propiedad sin poseer el suelo

Tendencia de construir vivienda vertical para estratos de ingresos altos

Cómo construir vivienda vertical con integración del entorno de barrio

No se puede dejar de ofrecer estacionamiento si no se invierte en una red de transporte de calidad; vincular la normativa y reglamentación con la visión

8.1.2 Síntesis

1.- Entender el problema y medir las externalidades que ha ocasionado el modelo de ciudad disperso, desconectado y distante

2.- Comunicar cuánto nos cuesta (en gasto público y gasto privado)

3.- Instrumentos económicos y normativos que estén coordinados para:

- A. Contener la expansión urbana
- B. Regenerar, densificar y garantizar mezclas en barrios centrales
- C. Desincentivar el uso del automóvil
- D. Cambio cultural en contra de la “sabiduría popular” que vincula la densidad con externalidades negativas para la convivencia
- E. Transparencia para limitar la discrecionalidad

Los organismos públicos de vivienda están limitados en adquirir suelo

1.- Líneas de acción:

- Banco de tierra estatal/metropolitano
- Incremento progresivo del impuesto predial para cobrar más ante mayor sea la acumulación de tierra como de inmuebles
- Redirigir el gasto público de equipamientos y servicios a zonas periféricas hacia el Banco de tierra para ofrecer suelo a desarrolladores
- Mapeo, identificación y censado para establecer el impuesto predial

- Libre declaratoria de valor catastral del suelo para expropiar predios que conformen reservas interurbanas a manos de los organismos públicos
- Diseñar subsidios para compra de suelo urbano, en lugar de dirigirlo a la construcción de vivienda
- Estudio catastral en Plan Parcial de Desarrollo Urbano
- Que el organismo público determine el valor catastral de los predios previo a su compra que considere el volumen construido
- Que el constructor contribuya a la infraestructura

8.1.3 Líneas de acción

- 1 Buscar recursos fiscales para la compra de suelo en zonas centrales. Impuestos progresivos
- 2 Crear un instituto metropolitano para la administración del Banco de suelo (banco de terreno)
Comprar suelo en polígonos estratégicos
- 3 Aplicación del subsidio de vivienda al suelo y no a la construcción
- 4 Redirección del gasto oculto de proveer servicios a la periferia para comprar suelo en zonas centrales

8.2 Día 1 mesa 2

8.2.1 Participantes

Óscar- Moderador - Facilitador

Ricardo

Pablo

Xtabai

Nely

Daniel

Tonatiuh

Con relación a los INSTRUMENTOS ECONÓMICOS Y NORMATIVOS que promueven la vivienda en torno a las estaciones de transporte público se enlistaron:

- Reglamento Estatal de Zonificación, el cual determina áreas susceptibles al crecimiento.
- Reglamento de ordenamiento territorial de Zapopan. En específico se mencionó la Norma 22 para el caso de Zapopan.
- Zonificación que promueva usos de suelo mixto y más niveles.
- Desarrollar APP con beneficios conjuntos.
- Estímulos fiscales como pueden ser subsidios para promover este tipo de vivienda alrededor del transporte público. Muchas veces este tipo de vivienda va dirigida a sectores de ingresos altos, por lo que es necesario promover una mixticidad de grupos de vivienda.
- En planes de desarrollo hay varios instrumentos que pueden ser de utilidad, como lo es la zonificación.
- Planes de desarrollo. Establecen a las vialidades como principal promotor de vivienda.
- Planes que establezcan las estaciones de transporte público como nodos de desarrollo.
- Regular el precio de la tierra. Si queremos generar un orden y apoyar los planes parciales de desarrollo. Y tomando en cuenta que hay población joven que no tiene acceso a créditos se puede fomentar el modelo de renta.
- Planes de ordenamiento a distintos niveles.
- Fortalecimiento de vocaciones: Definición de polígonos urbanos, se puede construir una identidad que vuelva una zona un referente de la ciudad

Algunos de los puntos que se mencionaron como complemento (la mayoría por Ricardo de IMEPLAN) son:

- La importancia de establecer un modelo metropolitano de ciudad con visión a largo plazo. El establecimiento de un sistema policéntrico de ciudades que se debe complementar con transporte masivo, mismo que debe ampliar su cobertura (Línea 2 de tren ligero es muy corta). Adicional al transporte masivo también resulta necesario el rediseño de las líneas de transporte público no masivo, con lo cual las personas tengan más opciones para desplazarse.
- Establecer DOT como áreas de interés estratégico, al ser también de interés público.
- Relacionado con las APP y refiriéndose a los propietarios de los predios con potencial, ofrecer esta oportunidad de asociación, de no ser así se expropia o bien se podría realizar un Proyecto de inversión pública en los 3 niveles. Si el municipio no tiene dinero requiere intervención estatal y federal.
- Para evitar la burbuja especulativa en una zona se deben congelar los precios.
- Formulación de un PIMUS incluyendo distintos tipos de movilidad (motorizada y no), que pueden ser complementarios. Importante que el eje rector del desarrollo sea el transporte masivo.
- Se necesita un acompañamiento de los institutos municipales de planeación. Se requieren fondos federales dirigidos a la promoción del transporte público.
- Políticas federales y sus fondos alineados al modelo policéntrico DOT.

¿CORRECTO USO DE INSTRUMENTOS DE CAPTURA DE VALOR?

La respuesta de todos los participantes en la mesa fue no.

- No. Por intereses privados. Se busca el beneficio de unos cuantos y no de la comunidad. Hay una falta de coordinación entre las instituciones. Parece ser que la Línea 3 es un proyecto aislado.
- No. Por temor a lo desconocido, muy poca gente conoce este instrumento. Falta de consenso en la prevalencia de lo público sobre lo privado.
- No. Debido a la existencia de vacíos en leyes y normatividad, por la especulación y por corrupción.
- No. No se ubican referentes en la ciudad relacionados con una Buena práctica de este instrumento. No hay esquemas de asociación de propietarios, transferencia de derechos o algún otro esquema.

INCOVENIENTES DEL INSTRUMENTO DE CAPTURA DE VALOR.

- Planes parciales están suspendidos.
- Implica mucho trabajo de participación ciudadana.

- Necesidad de coordinación y colaboración.
- Gobierno prefiere deuda que captura de plusvalía.

¿Qué tendría que cambiar?

- Se requiere transparencia total
- Debería existir una comisión metropolitana que atienda lo relacionado con el instrumento.
- Una buena redistribución. Se debería contar con un catálogo de proyectos estratégicos para destinar los recursos.
- Que la captación de valor no se distribuya sólo en la zona dónde se hará el proyecto.

Líneas de acción que responden a la pregunta: ¿existe un costo político para implementar instrumentos de captura de valor?

1. Fortalecer esquemas de participación ciudadana que defina prioridades y elegir proyectos. Los actores involucrados serían municipios y representantes de barrios.
2. Coordinación metropolitana en un periodo transversal a los tiempos administrativos
3. Necesidad de educar y sensibilizar a los ciudadanos de la necesidad y conveniencia de la implementación de este instrumento. Es necesario entender que beneficios nos puede traer este instrumento. Comunicación que no esté a cargo de políticos.
4. Coordinación y colaboración entre instituciones con visión a mediano y largo plazo.
5. Crear entes colegiados

Hubo una coincidencia con la importancia de la comunicación y la integración de la ciudadanía durante el proceso.

1. Planeación participativa. Comités de barrio es quien gestiona, ayuda a definir demandas puntuales.
2. Generar contenido sobre captura de plusvalía para las áreas de comunicación municipal. “educación urbana”
3. Identificar y jerarquizar las estrategias para capturar plusvalías y aplicarlas en las zonas del territorio que más lo requieran y generen mayor beneficio social. (Independientemente de si se localizan en la misma zona del Proyecto o no).
4. Definir un ente colegiado para alinear intereses público y privado.

8.3 Día 1 mesa 3

8.3.1 Participantes

1. Víctor
2. Mitzi
3. Ana
4. Paulina
5. Rodrigo
6. Héctor

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda entorno al transporte público masivo?

- Desarrollo de planes parciales
- Usos mixtos
- Créditos y subsidios a la vivienda urbana
- Los programas de densificación.
- Instrumentos de regulación están dentro de los planes de desarrollo.

No hay instrumentos o no se están utilizando, el transporte público masivo esta por un lado y el crecimiento se está dando hacia el otro.

Hay programas federales que apoyan con recursos para remodelar edificios.

Desarrollo de ciudades a la vivienda, existe pero no se está llevando de la manera adecuada los estímulos y subsidios pueden apoyar el uso mixto de suelo.

Analizar los desarrollos actuales para ver que equipamiento tienen y si se tiene la capacidad con la infraestructura actual para satisfacer sus necesidades.

Identificar mercados muy específicos, hay muchos mercados no solo la familia común y corriente, están descuidados los demás mercados, hay personas sin vehículo que por necesidades de ubicación compra el espacio, incluir estos mercados, estas nuevas maneras de vivir, no son considerados.

No toda es vivienda de ocupación, existe mucha pensada para renta, hay mucho edificio abandonado en el centro histórico que se podría aprovechar para estos mercados

En Gdl. se especula mucho con la vivienda, el valor del catastro que regule el precio del mercado que no se dispare del valor catastral, hay una enorme incongruencia entre el precio de compra venta

Hay mucha tierra ociosa o desocupada, predios subutilizado, se podría aplicar un gravamen, con la captación de plusvalía no fue suficiente

Los instrumentos son vistos en planes y programas de desarrollos, ofrecer subsidios y créditos para desarrolladores para vivienda urbana, reutilización de edificios, que genere plusvalía.

El mejor margen de ganancia para el desarrollador no está en la vivienda popular.

La vivienda en el centro como se ha dado hasta ahora es más de manera “artesanal” y no resulta atractiva para los desarrolladores.

8.3.2 Observaciones:

En general las actividades se terminaron antes de tiempo, se aprovechó el tiempo para revisar el documento de trabajo.

No hubo gran discusión de los puntos de vista expuestos.

¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?

- No hay instrumentos se da en oferta demanda, hay empoderamientos y se debe considerar de manera independiente cada municipio.
- No hay capacidad del municipio de expropiación
- Los propietarios no valoran la inversión pública el precio de las propiedades suben por la inversión pública sin que al propietario le cueste.
- Valor catastral en función al valor del mercado
- Los desarrolladores actúan libremente sin regulación.

No se debe regular, el inversionista arriesga su dinero e invierten donde les parece más atractivo, el estado no tiene la capacidad de desarrollar vivienda.

Como dar capacidad de compra para ingresos bajos para que adquiera vivienda céntrica de alto valor

Se debe crear vivienda de interés social céntrica.

En ciudades de primer mundo existe esta mixticidad de clases en una zona

Los instrumentos no se usan porque no existen.

La ingeniería de valor, se aplica en otros países, valor que se da al edificio de lo que se da alrededor de él, por ejemplo transporte público, mejores banquetas, costo intangible del edificio, una parte de la partida presupuestal.

Las zonas creativas atraen la inversión y aumenta la plusvalía.

Falta visión integrada, vincular con proyectos, con reformas del espacio se puede tener un impacto positivo promover que los residentes originales permanezcan en su espacio.

Los instrumentos no existen de manera directa, no están escritos o no son específicos y la captura del valor la dan las personas, la plusvalía la da la preferencia de habitar el espacio, una de las maneras es haciendo comunidad entre los vecinos.

Debe hacer un marco legal, pero regular el precio no se puede hacer, no somos un país comunista, limitar o acotar la brecha, trayendo industria.

El precio de la tierra muchas veces no permite apoyar el que, no se expulse a los originarios del espacio, generalmente se ven obligados a vender sus predios.

Se puede castigar o incentivar el uso ocioso de terrenos.

Alrededor del parque agua azul y en ciudad creativa digital hay muchas bodegas abandonadas por que se ha expulsado a la industria de esa zona.

¿Considera que hay algún problema prioritario que podamos atender?

Parte de la calzada que está muy abandonada, que se podría intervenir

La dinámica densificación, se está perdiendo mucha población, pero a su vez hay algunas zonas que se están densificando y que no se han atendido por los desarrolladores. Incentivar la vivienda social para nuevas dinámicas de vida modificando los instrumentos legales.

En la planeación del desarrollo de vivienda se deben atender factores como divorcios, familias monoparentales o matrimonios de personas del mismo sexo, que generan necesidades diferentes de vivienda.

El transporte público masivo está centralizado, promover más líneas de transporte.

Hacer líneas de transporte público masivo en donde se está dando el crecimiento de la ciudad.

Segunda parte

Se integran Carlos y Thalía, Rodrigo deja el grupo.

¿Cómo incentivar vivienda para los nuevos modelos familiares en las líneas de transporte público masivo dentro de las zonas intraurbanas subutilizadas?

Coordinar y capacitar a la admón. publica para informar de esto

Incentivos y castigos: expropiación o aumento a valor catastral

Accesibilidad a otros modos de transporte, formalización del empleo para créditos a vivienda popular

Identificar el nuevo modelo familiar y su dinámica para adecuar la normatividad

Mejorando el entorno de la vivienda para hacerlo atractivo a los residentes que creé interés a nuevos compradores.

Crear espacios intraurbanos de accesibilidad para vivienda en renta en espacio central.

Se debe dar un uso eficiente a la normatividad: reglamento municipal plan de desarrollo; cambiar el paradigma a uno que tenga como eje el transporte público masivo.

Usos mixtos, espacio público cercano, dar prioridad a parques pequeños cercanos que a parque metropolitanos.

Plantas bajas flexibles, involucrar no desplazar a la comunidad, el modelo IDE, es el que hay en una propiedad, jugar con la modulación,

Combinar el tema social, departamentos de 30 m junto a los de 200 m.

Gravámenes urbanos, acompañados de inversión pública: infraestructura

Aportaciones adicionales:

Usos mixtos, establecer comercios sin desatender la vivienda.

Existen muchas oficinas clandestinas, disfrazadas de vivienda.

Revisar la normatividad: cambio de paradigma, no de normativa, hay buena normativa, pero se interpreta según la conveniencia.

Homologación metropolitana de la normatividad: es similar entre los municipios, pero la interpretación es diferente.

Otorgar incentivos a la re densificación

Desarrollo y fortalecimiento en corredores de transporte público masivo.

No es necesario esperar a que se cambien las cosas para comenzar a actuar.

Impulsar las rentas congeladas para ciertos segmentos que disminuyan el incremento súbito del valor de la renta.

8.4 Día 2 mesa 1

8.4.1 Participantes

1. Oscar Morales - Facilitador
2. Alcira Murillo
3. Luis Herrera
4. Víctor Silva

¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?

- Subsidios federales
- Créditos puente para obtener mejor tasa de interés
- Modificar/adecuar PPDU/Densidades
- Adecuar el porcentaje de estacionamientos
- Llegar a la escala humana
- Usos mixtos
- Incentivos de tipo fiscal
- Relación entre transporte público y vivienda; no están vinculados
- Visión de ciudad
- Modelos de supermanzana que vincule
- La fuerza de venta no tiene la voluntad de desarrollar nuevos modelos
- El impuesto predial es el único instrumento que el municipio puede utilizar para que las propiedades se incentiven o desincentiven (bajar el predial en corredores para desarrollarlos pues después aumentará el valor del suelo)
- La normatividad del centro histórico es limitante
- Inversión en el espacio público e infraestructura básica
- Trabajo social (organización social para la apropiación del espacio público)
- Transporte público en general no necesariamente enfocarse al Macrobus o Tren Ligero
- Impunidad a las malas prácticas del transporte público

Segundo ejercicio:

¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?

- Análisis de la utilidad sin afectar al usuario final. El desarrollador puede invertir en vialidades o transporte público porque también le conviene que esta infraestructura forme parte del entorno del desarrollo.
- Generar una ciudad abierta, conectividad, permeabilidad urbana
- Diseño urbano de calidad
- Transporte multimodal/equilibrar según necesidades
- Densificar puntos nodales
- Espacios públicos con vida
- Equipamiento
- Seguridad ciudadana para el espacio público y vivienda
- La vivienda en renta es poco viable porque no hay una zonificación real. Es también una cuestión de cultura, depende del estrato al que esté dirigido
- Problemas con vendedores porque no quieren salir del esquema. La percepción de los vendedores frena la innovación del modelo inmobiliario

Idea problematizada:

“La oferta de vivienda es incompatible con las dinámicas familiares, ¿cómo hacer compatible la oferta de vivienda con las dinámicas familiares en las líneas de transporte público masivo?”

Líneas de acción

- Modelo de transporte público que complemente al masivo
- Cambio de densidades permitidas
- Evitar y regular/distribuir usos de suelo, servicios generales
- Densificar
- Ciudad abierta
- Reciclaje de suelo vacío intraurbanos
- Garantizar transporte seguro y eficiente (no impunidad y buen servicio)
- Honestidad de choferes
- Diversidad de dinámicas familiares, la norma debe permitir diversidad
- Vivienda en renta
- Incentivos económicos
- Subsidios para la construcción, renovación y renta (La vivienda progresiva ya no existe, solo en zonas fuera de la legalidad, no existe en las reglas, solo permiso de obra menor)
- Norma más flexible

Conclusión

- Desarrollo policéntrico, aprovechar vacíos urbanos/evitar concentración
- Ciudad abierta/seguridad
- Transporte (todo tipo de transporte) como herramienta para dirigir el desarrollo, induce demanda
- Acompañamiento de trabajo social/trabajo comunitario en diseño y posventa en condominios
- Participación ciudadana/ procesos vinculatorios de entidades normativas para que el ciudadano pueda participar
- Capacitar agentes de venta para que entiendan mejor al cliente (adaptarse a nuevas dinámicas familiares)

8.4.2 Extras

La discusión sobre qué instrumentos normativos o económicos promueven vivienda en torno al transporte público masivo comienza con la existencia de subsidios federales y créditos puente pero no es suficiente, los participantes refieren acciones precisas como adecuar los planes parciales de desarrollo urbano en cuanto a las densidades que se permiten y los requerimientos de cajones de estacionamiento, que elevan el costo de la vivienda.

Al mismo tiempo promover una relación concreta entre transporte público, seguridad y vivienda; con visión de ciudad y no como conceptos aislados, para disminuir la necesidad del automóvil, y promover el uso de transporte público y la movilidad multimodal. Esta relación incluye la dotación y distribución de usos mixtos para generar otras centralidades y evitar desplazamientos innecesarios descongestionando zonas como el centro histórico pues estos usos terciarios han desplazado al uso habitacional; aumentar la percepción de seguridad sobre el transporte público con choferes honestos y responsables, y vehículos eficientes; y sobre el número de cajones de estacionamiento racionalizar su presencia en los conjuntos de vivienda en la medida que su entorno esté servido por transporte público.

Hacen énfasis en que no sólo se debe impulsar el desarrollo de vivienda vertical en corredores de transporte masivo pues en la ciudad existen otros corredores de transporte público convencional que son eficientes y que también pueden detonar desarrollo, lo que aporta, además de la distribución de usos mixtos, a un desarrollo policéntrico. Además proponen el reciclaje de espacios vacíos dentro de la ciudad porque ya se encuentran dotados de condiciones de habitabilidad en el sentido de que no se encuentran asilados.

También hacen hincapié en que la normatividad de protección patrimonial del centro histórico es muy limitante y que los polígonos de protección son muy amplios. La normatividad en general debería estar más vinculada y ser más flexible para que estos aspectos se puedan dar y que la ciudad sea más integral y conectada.

Otras ideas mencionadas son más incentivos fiscales y el tema del impuesto predial sobre el cual reflexionan que “es el único instrumento en todo el país el cual el municipio (...) puede utilizar para que las propiedades se incentiven o se desincentiven (participante)”. Mencionan que en lugar de aumentar la tasa de valuación en zonas detonantes de desarrollo se debe disminuir para que cuando aumente el valor del suelo sea más accesible comprarlo y esas nuevas zonas de plusvalía sean más atractivas para la inversión en vivienda vertical social por parte de los desarrolladores.

Por otro lado mencionan un aspecto sobre la oferta de vivienda que es la incompatibilidad del mercado con las nuevas dinámicas familiares en términos de seguridad, diseño, ubicación, calidad de la vivienda y habitabilidad. Engloba tiempos de desplazamiento para llegar al lugar de trabajo y espacios de recreación, disposición de equipamientos y servicios, percepción de seguridad y diseño adecuado a sus necesidades. Proponen más inversión en espacio público e infraestructura básica sumándole el trabajo social a los nuevos desarrollos para la apropiación y cuidado de los mismos por parte de los habitantes, además de que fomenta la cohesión social.

En la segunda discusión en torno a las acciones o medidas que el sector privado puede aportar para desarrollar la estrategia DOT se toca una situación que está muy ligada a la incompatibilidad con las dinámicas familiares actuales en la que los desarrolladores se debaten con los agentes de ventas pues las comercializadoras de vivienda no quieren salirse del esquema actual y no permiten la innovación de un modelo inmobiliario que se adapte más a estas dinámicas familiares. En este sentido proponen capacitación para que los agentes de venta puedan entender estas nuevas dinámicas y las necesidades del cliente, para poder introducir un nuevo modelo que responda y encaje con las mismas.

Otras acciones que el sector privado estaría dispuesto a aportar en respuesta a estas nuevas dinámicas, sería la inversión en vialidades y transporte público, espacios públicos de calidad y trabajo social, todo esto suma esfuerzo para generar una ciudad abierta, permeable, conectada y segura, pues si el gobierno no los aporta a ellos les conviene invertir para que esta infraestructura forme parte del entorno de sus desarrollos ya que les beneficia a ellos mismos en términos de venta.

Para complementar el tema del trabajo social y los nuevos modelos de vivienda proponen concretamente desarrollar conjuntos habitacionales compuestos por núcleos de diez viviendas que compagine con la nueva dinámica familiar y para facilitar la organización vecinal y la participación ciudadana en el espacio público, y se genere la apropiación y cohesión social. También proponen desarrollos con el concepto de supermanzana con densidades combinables y usos mixtos que genere percepción de seguridad y a la vez de una ciudad abierta y conectada.

En cuanto al desarrollo de vivienda en renta lo perciben como inviable para el sector social, mencionan que es un tema cultural, y que a las personas “les cuesta trabajo aceptar que van a vivir en un espacio compartido [con otras familias en donde se tendrán que organizar y que no es tan privado y no es tan propio]; sin embargo, se sienten más orgullosos de saber que compraron una casa” (participante). En cuanto al sector medio-alto lo identifican más viable puesto que a este sector no le importa el hecho de rentar y que no sea un espacio propio, pues es un sector que responde a una dinámica distinta en la cual también busca cercanía y conexión y tiene posibilidad de pagar por ello.

8.5 Día 2 mesa 2

8.5.1 Participantes

Cassandra – Facilitadora

1. Erick
2. Carlos
3. Jorge

La mesa se trabajó con tres participantes, los cuales se mostraron muy participativos y expresaron sus opiniones bajo un ambiente de confianza y compañerismo

El primer ejercicio fue contestar la pregunta ¿Qué instrumentos económicos y normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo? a lo que se respondió de la siguiente manera:

- Debe haber flexibilidad de autoconstrucción y separar el estacionamiento
- El número máximo de viviendas no debería de existir
- Deberán permitirse usos mixtos en la construcción de vivienda social
- El CUS/ COS y el IDE necesitan ser flexibles
- Hay un mínimo de estacionamientos pero no un máximo
- Es un desincentivo que la propuesta sea sólo alrededor de los corredores de transporte masivo
- Los incentivos deberán no solo impulsar sino obligar
- Puede haber un nuevo modelo de vivienda en el centro histórico, quizás la utilización de fincas patrimoniales podría ser una manera de conservarlas
- Vivienda de renta para jóvenes
- Debe haber incentivos para obras con contribución de mejoras
- Los planes parciales te dicen que no hacer, pero no proponen

Dentro de la plática se dieron lugar comentarios ajenos a la pregunta pero dentro del tema:

- “Para poder redensificar a veces se debe trukear”, un desarrollador dijo haber construido y rentado un condominio con características adecuadas a la demanda actual (superficie y número de estacionamientos menor a la reglamentación), con uso de hostel
- En Guadalajara existen 13 predios para redensificar y Grupo San Carlos cuenta con uno de ellos
- Las figuras del administrador del condominio mejoran el tejido social, Grupo San Carlos afirma ya implementarlo
- Las grandes reservas urbanas ya están acaparadas, aseguran los desarrolladores

El segundo ejercicio consistió en responder ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?

- El sector privado puede hacer muy poco
- Es más difícil vender cuando haces vivienda social
- Grupo San Carlos dice que ya tiene un compromiso social
- La zona industrial es apta para ser un polígono de desarrollo, al igual que Santa Tere, pueden ofrecer vivienda social pero es imposible por el estacionamiento
- Los desarrolladores no quieren pagar la cuota por el CUS y va a una bolsa de ingresos que no se especifica
- El modelo de casa local no la cubre ningún crédito
- Casas Ara ha logrado vender condominios con uso mixto

- El estacionamiento se podría rentar en beneficio al condominio
- El municipio de Tonalá tiene la norma H5, que tiene una alternativa de modalidad
- La norma del municipio de Zapopan es menos restrictiva que la de Guadalajara
- El municipio de Guadalajara y el estado están cerrados al diálogo con instituciones financieras
- No hay iniciativas a nivel local
- Los desarrolladores si buscamos la manera de hacer cosas buenas

La tercera etapa del taller fue la propuesta de estrategias ideales para compatibilizar la idea de ciudad DOT con el sector privado, a lo que se propuso lo siguiente:

- Cambiar el esquema del DOT, que entre a concurso, que se dé una libre innovación
- Atender otros tipos de vivienda, de diversos niveles económicos
- Cambiar en los medios de transporte, hacer que haya vida nocturna en la ciudad, que se apueste por otras líneas de BRT pues es el mejor sistema
- Otorgar estímulos económicos conforme a la escala de intervención
- Las responsabilidades tienen que distribuirse entre el sector público y el privado
- Definir un sistema para tomar y poner los recursos requeridos y generados
- Que el zoning sea realmente una herramienta colaborativa
- Realizar un diagnóstico previo a la construcción inmobiliaria para dar un norte a los desarrolladores, cada sitio es distinto y sus necesidades diferentes
- Las ciclovías no son buena idea, no deben segregarse a los ciclistas, se tiene que aprender a convivir para que se realice el cambio de paradigma
- Los entornos construidos siempre tienen que apegarse a las características endémicas

9 Formatos de sistematización (Anexo 8)

9.1 Día 1 mesa 1

9.1.1 Primer bloque

Mesa Uno	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
<ul style="list-style-type: none"> ● Subsidios ● Impuestos ● Planes parciales 	No, falta de gestión, modificación planes parciales modificar planes financieros dotar equipamientos e infraestructuras
<p>Económicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mercado ● Oferta/demanda ● Fiscal incentivos <p>Normativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Planes de desarrollo urbano ● Programas de desarrollo urbano ● Reglamentos municipales 	<ul style="list-style-type: none"> ● No, por especulación, del valor económico ● No, por conservación del valor cultural y el valor histórico ● No, en valor social por una lógica de motorización que no invita
	No, no van de la mano con los planes parciales, es necesario que trabajen juntos planes parciales más instrumentos, mejorar infraestructura
Propuestas tratadas en la mesa:	
Eliminación de espacios de estacionamiento de vivienda	Impuesto progresivo a la acumulación de vivienda
Instrumentos de coordinación entre uso de suelo, transporte y vivienda	Participación mayor de la inversión privada
Suelo mixto en torno a las estaciones	Mayor participación social en la definición de la aplicación de inversión pública
Evitar fragmentación entre dependencias municipales	Realizar proyectos integrales
Zonificación de alta densidad cerca de paradas	Incrementar la inversión en infraestructura urbana e imagen urbana

Incentivos recaudatorios para incentivar edificios altos	Compra de la construcción, no del terreno de la vivienda
Los planes parciales deberán regir en conjunto metropolitano	Contener expansión urbana
Subsidio público a los desarrolladores de vivienda que construyan vivienda en torno a estaciones de transporte masivo	Incentivar la construcción de obras por plusvalías
	Expropiación para proyectos de beneficio social
	Cuantificar las externalidades negativas del modelo de vivienda suburbano (inversión en transporte, servicios y calidad de vida)
	Impuesto progresivo a la acumulación de vivienda
	Redirigir gasto público para mejor infraestructura y servicios
	Programas de desarrollo urbano, de regeneración urbana
	Banco de terrenos
	Contribución de mejoras
	Mayor deseabilidad mayor valor

9.1.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Emma Patricia Gómez
1. Planes parciales y legislación de acuerdo a zonificación y situación actual, trabajo conjunto entre sector público y privado, infraestructura y espacio público de todos
2. Redensificar y zonificar en lapso mayor a periodo gubernamental
3. Controlar expansión de la ciudad mediante legislación y de la mano con incentivos y subsidios para construcción



Participante: Sergio Baldit
1. Programa de compra “por paquete” (tipo cine). Uso para diferentes fines según zona. A grupos, asociaciones o personas
2. Incentivos fiscales a la venta de terrenos (ej. no pagar predial por años o tener un descuento por la venta de un terreno)
3.
Participante: Héctor García Curiel
1. Mediante políticas públicas establecidas en los planes de desarrollo urbano que definan áreas de reserva urbana, establecer estrategias de aplicación de recursos fiscales (impuestos) que se destinen a la adquisición de suelo urbano y se habilite con infraestructura, para ofrecer al desarrollo urbano
2. Implementar por conducto de los municipios la libre declaratoria del valor del suelo (catastral) y la figura del municipio o estado de comprar el suelo a ese valor para generar reserva y proyectos estratégicos que incrementan la plusvalía
3. Alinear los subsidios federales de apoyo a la vivienda para que los organismos públicos de vivienda estatales o municipales puedan subsidiar el suelo urbano y no la vivienda
Participante: Donald McCubbin
1. Idea de Colombia donde los dueños de los predios pueden decidir el valor del predio
2. Aumentar dinero a través de parquímetros
3. Usar otros instrumentos como zonificación en vez de dinero
Participante: Daniela Arias
1. Compra del predio como terreno pagando un porcentaje más equivalente a lo que esté construido. La compra se hace por parte de un organismo de gobierno. Se asocian con alguna constructora para hacer obra
2. Promover la participación de organismos de vivienda en la realización de planes parciales de desarrollo urbano con el fin de ocupar vacíos urbanos en la ciudad
3. Permiso de construcción, pero ese dinero se usa para espacio público o infraestructura
Participante: Eugenio Arriaga
1. Constitución de un banco de terrenos, que asegure que estos organismos adquieren tierra, en torno a estaciones de transporte público. Capturar la plusvalía de producto de la inversión en infraestructura de transporte
2. Incrementar los impuestos a la tenencia de la tierra cuando esta exceda cierto parámetro y

desincentive la acumulación de terrenos entre pocas personas
3. Beneficios de la inclusión social. Cuantificar las externalidades negativas generadas por el modelo de expansión de la ciudad (vía el gasto público para ofrecer servicios de educación, salud, agua, etc). La cantidad económica de las externalidades negativas podría contribuir a reducir las resistencias al incremento de subsidio con la compra de tierra central, al tiempo que contribuiría a compartir un discurso orientado al desarrollo sustentable urbano
Participante: Carlos Alberto Veytia Franco
1. Mapeo de predios en posesión del estado que sean compatibles con los usos y destinos en Planes Parciales
2. Expropiación de predios particulares donde se requiera cubrir la necesidad de densificación y redensificación de vivienda
3. Misma estrategia anterior pero con el sistema de plusvalía

Formato 2
Participantes: Sergio Baldit y Eugenio Arriaga
1. Banco de tierra con distintos esquemas que permitan comprar tierra a grupos privados
2. Incrementar el impuesto predial de manera progresiva para que pague más quien más tiene a partir de cierto número de propiedades
3. Redireccionar la inversión pública destinada a ofrecer los servicios públicos en la periferia, cuando sea eficiente a subsidiar tierra central
Participantes: Carlos Veytia y Héctor García Curiel
1. Mapeo, identificación y censado para elaborar políticas públicas y se establezcan en los planos de desarrollo urbano y aplicación de los impuestos para la adquisición de suelo y se habilite con infraestructura
2. Implementar la libre declaratoria del valor del suelo "catastral" y expropiación a valor catastral para generar reserva territorial
3. Aplicar subsidios federales de apoyo a la vivienda para que los organismos públicos de vivienda estatales o municipales subsidian el suelo urbano y no la vivienda
Participantes: Daniela Arias y Emma Patricia Gómez
1. Reformar legislación para exigir participación en la formación de planes parciales. Incluir estudio para determinar valor catastral de predios
2. Un organismo público determina el valor de un predio. Se hace la compra por un organismo

de vivienda público, se paga un porcentaje más equivalente a lo construido

3. Asociación de organismos públicos y privados para construcción. Se involucran subsidios y descuentos en impuestos si se mejora espacio público y calidad de estos

Líneas de acción

Núcleo de discusión Mesa azul: Los organismos públicos de vivienda están limitados en adquirir suelo

1. Buscar recursos fiscales para la compra de suelo en zonas centrales (impuestos progresivos)

2. Crear un instituto metropolitano para la administración de un banco de suelo

3. Aplicación del subsidio de vivienda al suelo y no a la construcción

4. Redirección del gasto público de proveer servicios a la periferia para comprar suelo en zonas urbanas

9.2 Día 1 mesa 2

9.2.1 Primer bloque

Mesa Dos	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
Planes de ordenamiento alrededor de las estaciones	No, solo se dan incentivos durante la construcción más no de recuperación de plusvalía posterior a las obras
Reconversión de usos en planes parciales	Falta de coordinación institucional -Proyectos aislados Interés privado Favores políticos
Coordinación. Planes de desarrollo urbano: -Nacional -Estatal -Municipal Zonificación	Normatividad/ planes objetados Código urbano Ampliación 60-80 No existen esquemas de asociación de propietarios No existen transferencias de derechos Predial no responde a una política pública
1. Planes parciales de desarrollo urbano 2. Estudios sobre movilidad	Lógica redistributiva municipal y metropolitano Transferencia total necesaria Comité metropolitano para distribuir
Reglamento de Zonificación Áreas de urbanización de corto, mediano y largo plazo Norma 22 Reglamento O.T.	Temor a lo desconocido Efectos imprevistos en opinión pública No hay consenso sobre la prevalencia de lo público sobre lo privado Prácticamente se han limitado a recaudar más dinero a cambio de altura
Zonificación: -Usos de suelo -Potencial de construcción	No, corrupción No, especulación No, más dinero
Fortalecimiento vocacionamientos/identidad	Gobiernos prefieren deuda que captura de plusvalías Necesidad de coordinación y colaboración Monopolio en obras públicas



Reacomodo de estación	Fideicomiso delegacional con empresarios Escala de contribución según tamaño de empresa
Modelo Metropolitano de ciudad 2042/ Sistema policéntrico	
Ley de Ciudades y Territorio	
-IMEPLAN instrumentos: 1. Prog. Desar. 2. POTMET 3. Mapa Riesgo 4. Sist. Información	
-Programas y agendas de gobierno -Desarrollo sistémico del transporte masivo a zonas no atendidas -Nuevo modelo de transporte público como complemento al masivo	
Regulación del precio de la tierra para bajar los costos del desarrollo	
Uso de instrumentos del poder público para hacerlos viables	
Congelación de precios/ valores inmobiliarios	
Decreto del Mpio. y estado	
Declaración de áreas de interés público/ Punto DOT	
1. APP (Asociaciones público-privadas) 2. Expropiación 3. Inversión pública Fed/ est/ mun 4. Especulación bursatilizada	
Expropiación	
PMUS	
Fomento a la vivienda en renta	
Estímulos fiscales como: subsidios, extensión de trámites	

-Cambiar reglas de operación del fondo metropolitano	
-Políticas federales y sus fondos alineados al modelo policéntrico/DOT	
-Fondo metropolitano estimado a puntos DOT	
-Espacio público atractivo/ dinámicas socio-urbanas	
Fondos federales/ inversión en transporte público	

9.2.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Tonatiuh Miranda Núñez
1. Sí, este costo podría encaminarse hacia un beneficio con los instrumentos que regulen las acciones emprendidas
2. Sí, no hay trabajo en conjunto de las dependencias encargadas
3. Cuando se le da toda la libertad al desarrollador. Desarrolladores ventajosos sin ética solo buscan aumentar sus ganancias
4. Creación de entes colegiados para el desarrollo óptimo de proyectos mediante la gestión transversal de equipos de alto rendimiento multidisciplinarios
Participante: Xtabai
1. Talleres de capacitación a funcionarios públicos. ¿Quién? Gobierno con otras organizaciones.
2. Transparencia en asociaciones PP
3. Dar a conocer y aplicar eficientemente los instrumentos de captura de valor
Participante: José Francisco Galavíz Aréchiga
1. Coordinación de actores. Identificar a todos los actores en materia de planeación con visión metropolitana
2. Integración y acuerdos de todos los involucrados a manera de convenios
3. Con visión metropolitana reglamentar y dar las atribuciones a los actores que determinen la

planeación
Participante: Víctor M. Silva López
1. Gobierno transparente para el ejercicio de presupuesto y asignación de proyectos. Todo tipo de acción que se refleje en la ciudad debe ser ampliamente consensuado con una participación ciudadana activa
2. Implementación de políticas claras y enérgicas para atacar la especulación del suelo
3. Buscar la equidad y el orden para incentivar el desarrollo de la ciudad no implica olvidar o castigar a inversionistas
Participante: Daniel Tovar Rodríguez
1. Descentralizar colores (partidos políticos). Desarrollar y lograr que las políticas a implementarse no obedezcan a intereses propios de un gremio. A su vez en conjunto con los tres niveles de gobierno.
2. Participación. Acercarse a las comunidades que serán directamente afectadas por un desarrollo para un consenso común y con ello lograr que se participe de forma integral entre habitantes y servidores públicos o profesionistas.
3. Transparencia. Hacer a todos los procesos accesibles y en un lenguaje en el que todas las personas pueden entender (no cuestiones técnicas). Con esto se lograría que todas las personas sientan que son incluidas en el proceso. -Consultores -Ayuntamientos -Desarrolladores
Participante: Pablo
1. Fortalecer la participación ciudadana y esquemas de representación barrial enfocados en el _ Separar funciones técnicas de las agendas locales
2. Restringir derechos sobre la ciudad de los desarrolladores inmobiliarios
3. Fortalecer autoridades técnicas no sujetas al _
Participante: Ricardo Gutiérrez Padilla (Formato 1 y 2)
1. Educar/ sensibilizar sobre las necesidad y conveniencia social de usar los instrumentos de captación de valor. ¿Qué? IMEPLAN
2. Vincular los productos de la captación de valor a los temas de la agenda metropolitana (grandes procesos/ soluciones estructurales) JMC. Ciudad que queremos ¿Por qué?
3. Actores. Integrar en una figura reconocida pública y social la generación de proyectos de

captación de valor de importancia estratégica para la metrópoli. Por ej. Consejo Ciudadano Metropolitano.
¿Quién?

Formato 2

Participantes: Xtabai y Daniel Tovar

1. Transparencia y coordinación

- Procesos
- Visiones en conjunto
- Coordinación metropolitana

2. Trabajo en conjunto y a largo y mediano plazo

- Sin importar partidos políticos
- Con los niveles de gobierno e instituciones. A su vez con las asociaciones civiles y habitantes.

3.

Participantes: Nelly y Pablo

1. Fortalecer esquemas de participación ciudadana que puedan definir en qué proyectos se invierten los recursos y prioridades para su comunidad, esto sobre recursos adicionales por instrumentos de captura de valor. Municipio y representación de barrios

2. Establecer una coordinación metropolitana en un lapso mayor a los tiempos administrativos, para darle continuidad a los proyectos que deriven de estos instrumentos.

- Municipios metropolitanos
- Congreso del estado

3.

Participantes:

1.

2.

3.

Líneas de acción

Núcleo de discusión Mesa roja. Existe un costo político para implementar instrumentos de captura de valor

1. Planeación participativa. Comités de barrio es quien gestiona, ayuda a definir demandas.



2. Generar contenido sobre captura de plusvalías para las áreas de comunicación municipal.

3. Delimitar, identificar, jerarquizar las estrategias para capturar plusvalías y aplicarlas en el territorio.

4. Definir un ente colegiado para alinear intereses públicos y privados.

9.3 Día 1 mesa 3

9.3.1 Primer Bloque

Mesa Tres	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Considera que se han utilizado adecuadamente los instrumentos de captura de valor? ¿Por qué?
Planes parciales en zonas mixtas y densas.	No hay instrumentos. El tema de plusvalía como generación privada está arraigado y se refleja en nuestros instrumentos.
PIMUS y planes parciales.	Inexistencia de instrumentos de captura de valor.
Programas de redensificación.	No. No han tenido mucha incidencia en la ciudad, los desarrolladores especulan libremente sin regulación real por parte del sector público/ayuntamientos.
Considero que en este momento no hay este tipo de instrumentos o por lo menos no se están utilizando planes a modo y económicos.	No. No se están utilizando porque no existen y tampoco hay propuestas que puedan hacer que los desarrolladores regresen al centro o que el gobierno proponga.
Esquemas de financiamiento. Créditos y subsidios a renovación urbana.	Indirectamente se tienen, para dotar de servicios.
Propuestas:	
Las zonas quedan mejor conectadas incentivando la vivienda, así como los usos mixtos propuestos en planes parciales.	Existe la ingeniería de valor, sería interesante aplicarla en la ZMG.
Fortalecer la regulación de la oferta a través del municipio.	Apartado en las leyes que promuevan subsidio a la vivienda en centralidades.
Diseño de modelos económicos en asociación pública-privada. (APP)	Regulación vinculada con proyectos de rehabilitación urbana, dotación de equipamientos e infraestructura en zonas intraurbanas.
Reutilización de edificios.	Valor catastral en función al valor de mercado.

La captación de plusvalías puede incentivar a los desarrolladores para promover desarrollos en las líneas del transporte público.	Marco legal adecuado que brinde empoderamiento a los municipios y regule el mercado inmobiliario.
Modelos de vivienda que atiendan a los nuevos modelos familiares.	

9.3.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Víctor Clavellina
1. Instrumentos normativos que propicien y regulen el desarrollo: Usos mixtos, equipamiento e infraestructura vial no motorizada.
2. Esquemas de cuotas de vivienda de cierto tipo por desarrollo.
3. Gravamen a vacíos urbanos.
4. Elaboración de instrumentos de captación de plusvalías que permitan la inversión pública en dichas zonas.
5. Esquemas de participación Asociación Público-Privada.
6. Nuevas políticas de financiamiento (créditos para la vivienda) enfocados en zonas de renovación. 30% del financiamiento del estado debería enfocarse en este caso.
7. Acompañamiento del sector privado en el desarrollo de proyectos de renovación para facilitar procesos, trámites, etc.
8. Captación del sector inmobiliario.
9. Socialización de proyectos en zonas habitadas para renovar dichas áreas.
Participante: Mitzy Valeria Ramos Medina
1. Identificación de ese nuevo modelo familiar y sus componentes: mercado y zonas.
2. Áreas de oportunidad incentivos para no propiciar áreas descuidadas o abandonadas.
3. Incremento de la calidad del entorno urbano.
4. Relación de proyectos de rehabilitación urbana y sus impactos en la vivienda y servicios.
5. Marco normativo regulado para diversificación de la oferta de vivienda de diferentes tipos.
Participante: Ana E. Rentería

<p>1. A través de instrumentos normativos que permitan desarrollar modelos de vivienda adecuados a las necesidades de la población en este momento (Parejas sin hijos, solteros, artistas, personas mayores, estudiantes, etc.) y además incentivar económicamente a quienes lo hagan.</p>
<p>2. Es importante aplicar la “Ingeniería de Valor” en estas áreas para que las plusvalías que se generen sean en beneficio de todos los involucrados.</p>
<p>3. Permitir que los espacios del centro subutilizados puedan ser intervenidos para proponer viviendas en renta.</p>
<p>Participante: Héctor B. Puebla</p>
<p>1. Dentro de los planes y programas los usos mixtos y alturas medianamente de 4 o 5 niveles deben aparecer dentro de los corredores que ya tengan un transporte público masivo o bien en aquellos corredores que ya tengan planeadas una línea o corredor de transporte público masivo.</p>
<p>2. Castigar e incentivar a los dueños de los predios a través de la zonificación de acuerdo a la utilización o subutilización de sus terrenos para evitar la especulación.</p>
<p>3. Fortalecer la accesibilidad a otros modos de transporte como BRT's e infraestructura ciclista.</p>
<p>Participante: Thalía Hernández Amezcua</p>
<p>1. Generando políticas de uso de suelo mixtos.</p>
<p>2. Expropiación de terrenos. Facilitación o disminución de trámites para actualizar derechos de propiedad.</p>
<p>3. Generando políticas públicas para la formalización del trabajo y su acceso a créditos para la vivienda.</p>
<p>Participante: Paulina Ascencio</p>
<p>1. Normar la construcción de desarrollos de vivienda media y alta para que incluyan porcentajes de vivienda social dentro del mismo desarrollo. Un ejemplo son las zonas seis en Brasil.</p>
<p>2. Incluir a los vecinos en tomas de decisiones sobre el rumbo del barrio tomando en cuenta la ingeniería de valor (todo lo cualitativo que le da valor al lugar) e incentivar la vivienda en renta en los nuevos desarrollos.</p>
<p>3. Adaptar las viviendas céntricas subutilizadas a estas nuevas necesidades de vivienda: vivienda estudiantil, parejas jóvenes, etc... Los instrumentos de conservación de fincas patrimoniales deberían ser más flexible para que diversifiquen su uso y tengan nuevamente habitabilidad.</p>
<p>Participante: Carlos Romero S.</p>
<p>1. Incentivos. Máximos de cajones de estacionamiento contra mínimos de cajones.</p>
<p>2. Vincular transporte público masivo.</p>

3. Mayor mixtura y flexibilidad en la normatividad.
4. Plantas bajas activas en planes parciales.
5. Calles compartidas para gestión del tráfico.

Formato 2
Participantes: Paulina, Thalía, Héctor
1. Fortalecer mediante la coordinación y capacitación de la administración pública, la zonificación de usos de suelo mixtos en los corredores de transporte público masivo existentes y planeados.
2. Incentivos (subsidios) al desarrollo vertical y zonificación vivienda media y baja. Castigo (expropiación, reducción de valor catastral) a terrenos subutilizados.
3. Accesibilidad a otros modos de transporte.
4. Formalización de empleo para acceso a créditos de vivienda popular.
Participantes: Carlos Romero, Víctor Clavellina
1. Normatividad. Plan parcial de desarrollo urbano mixto.
2. Tramitología.
3. Vacíos urbanos, gravar especulación.
4. Vinculación al transporte público masivo.
5. Captación de plusvalías, con esquema de renta asociación público-privado (APP).
6. Áreas consolidadas involucrar a la comunidad.
Participantes: Mitzy Valeria Ramos Medina, Ana E. Rentería M.
1. Identificar el nuevo modelo familiar y su dinámica, a través de instrumentos normativos que permitan desarrollar modelos de vivienda adecuados a sus necesidades.
2. Mejorando el entorno y la calidad de la vivienda, es más atractivo para los propios pobladores y se atraen tanto población nueva como inversionistas y desarrolladores. (Ingeniería de valor y plusvalías)
3. Permitir que los espacios centrales intraurbanos puedan ser a través de un marco normativo y sean propicios para desarrollos de vivienda para renta.

Líneas de acción
¿Cómo incentivar vivienda para los nuevos modelos familiares en las líneas de transporte público masivo, dentro de las zonas intraurbanas subutilizadas?
1. Coordinación y capacitación en la administración pública para un uso eficiente de la normativa. En la zonificación, el desarrollo e implementación de usos mixtos. Plantas bajas activas, desarrollo en corredores de transporte público masivo existente y planeado. Homologar la norma en la ZMG.
2. Castigo a la especulación.
3. Incentivos a la redensificación. Flexibilidad para diferentes modelos de vivienda, porcentaje mínimo de vivienda social. Financiamiento y créditos destinados a renovación urbana.
4. Accesibilidad al equipamiento y transporte económico. Desincentivos a viajes de automóvil; cajones estacionamientos máximos, no mínimos. Incentivos al transporte público y espacio público cercano.

9.4 Día 2 mesa 1

9.4.1 Primer Bloque

Mesa Uno	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?
Inversión en espacio público Inversión en MNM e infraestructura básica	Renta no por limitante cultural. Sí para niveles profesionales medios-altos.
-Incluir máximos de estacionamiento -% de estacionamientos según proximidad a transporte masivo	Principio Ciudad abierta "Conectividad" Transporte multimodal Densificar puntos nodales
Hoy la relación entre transporte público y vivienda no se vinculan	También el transporte convencional es viable Inversión en vialidades y diseño urbano de calidad Participar en mejoras Gastar más en suelo, sacrificando otras características (contra los reglamentos) Participación, activación en espacios públicos Corredores de equipamiento -Programa inversión
Modificar PPDU "Adecuar"	Clientemanía Análisis de la utilidad sin afectar al usuario final
Escala humana hasta 5 niveles	La percepción de los vendedores frena la innovación del modelo inmobiliario Cambiar estrategia de venta Los vendedores no salen de su esquema
Usos mixtos	-Ejes del DOT con incentivos/ impuesto predial -Por zonas con equipamiento y espacios públicos -Con trabajo social -Con seguridad ciudadana
Incentivos fiscales Impuesto predial no aplica a control -Tasa diferenciada -Actualización	

Propuesta Subsidio federal Crédito puente (SHF) para una tasa más baja de interés	
Transporte público (no masivo) Regulado calidad/precio	
Dinámicas familiares Incompatibilidad Compatible en barrios Ruptura de barrios por TP sin escala humana y seguridad Percepción de la comunidad local	
Falta profesionalismo en la venta La demanda	
Limitante de zona histórica Modelo de supermanzana Malas prácticas del TP sin castigo	

9.4.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Luis Herrera
1. Ciudad abierta: -Conectividad -Permeable -Integración -Apropiación del espacio
2. Ciudad densificada: -Puntos nodales -Escala humana
3. Reciclaje de suelo vacío intraurbano
Participante: Víctor
1. Vivienda y compatibilidad a dinámica familiar -Sistema condominal simplificado en núcleos de 10 unidades aprox. -Trabajo social de acompañamiento temporal x vivienda vertical -Capacitación y post-venta a los clientes por grupo. Familia.

<p>2. DOT -Mediante garantías de seguridad en el transporte -Con conductores honestos alias “Choferes” x garantizar transporte seguro y eficiente</p>
<p>3.</p>
<p>Participante: Alejandro Morales*</p>
<p>1. Diversidad de tipología de vivienda -Renta -Duplex -Estructura de autoconstrucción -Unifamiliar -Multifamiliar Que la norma lo permita</p>
<p>2. Que los instrumentos económicos lo incentiven -Subsidios a la renta -Subsidios al desdoblamiento -Créditos puente, garantías de préstamo</p>
<p>3. Que la industria (inversionistas, arquitectos, constructores, vendedores) se flexibilice/diversifique</p>
<p>Participante: Alcira Murillo</p>
<p>1. La creación de un modelo de transporte público que conviva con el transporte masivo y/o el crecimiento de estos mismo</p>
<p>2. Evitar y regular la concentración de usos, apoyar la dispersión y generación de nuevos puntos donde se desarrollen tanto actividades básicas, como las administrativas del sector público, etc. (Servicios)</p>
<p>3. Cambio de densidades permitidas en los municipios (normatividad de redensificación)</p>

<p style="text-align: center;">Líneas de acción</p>
<p>Núcleo de discusión Mesa verde. La oferta de vivienda es incompatible con las dinámicas familiares.</p>
<p>1. Política reciclaje de suelo vacío intraurbano. Adecuando normas, evitando concentración. Inmobiliarias públicas -Instituto de Vivienda (Ya hay instrumentos) Conexión con transporte público multimodal</p>
<p>2. Ciudad abierta, permeable, accesible</p>

Diseño urbano Empresa aporta Proyectos inmobiliarios
3. La expansión del transporte público induce demanda por vivienda Todo tipo de transporte público -Garantías de seguridad -Choferes honestos -Que no se impune
4. Condominio 10 Acompañamiento temporal de trabajo social Trabajo para post-venta
Evitar la concentración de usos terciarios en el centro (ciudades nocturnas) Cambio de densidades permitidas La norma debe tener diversidad Ligar instrumentos económicos Consecuencia: cambio en el modelo de vivienda Vivienda progresiva ahora tiene limitantes porque no existe en la norma El estado ignora que la ciudad se autoconstruye

9.5 Día 2 mesa 2

9.5.1 Primer Bloque

Mesa Dos	
Pregunta 1. ¿Qué instrumentos económicos normativos promueven la vivienda en torno al transporte público masivo?	Pregunta 2. ¿Cómo el sector privado puede hacer viable la estrategia DOT?
Esta no es labor del sector privado.	Esta no es labor del sector privado.
Los planes no te dicen que hacer, solo restringen.	Departamentos con planta baja activa. (Actualmente no hay crédito a usos mixtos)
No hay política de redensificación actual.	Modelos alternos de gestión y administración vecinal.
Tiempo burocrático largo.	No se venden cajones de estacionamientos, se rentan para garantizar ingresos al mantenimiento del condominio. (Aunque esto no debería de ser)
Ley de condominios atrasada.	Contemplar diferentes modos de transporte.
IDE inoperable.	Conexión a equipamientos.
Propuestas tratadas en la mesa:	
Castigo a la especulación.	Iniciativa al diálogo entre desarrolladores y funcionarios, con las puertas abiertas a la ciudadanía.
Flexibilizar transferencia de derechos.	
Flexibilidad de usos de suelo.	
IDE regulable.	
Máximo de cajones de estacionamientos; no mínimos.	

9.5.2 Segundo bloque

Formato 1
Participante: Carlos Romero
1. Normativa metropolitana congruente.
2. Cambio de paradigma en los planes o programas de desarrollo.
3. Que la normativa realmente le apunte al repoblamiento.
4. Separar los cajones de estacionamiento de las viviendas.
Participante: Jorge Guerrero Leal
1. Homologar y dar congruencia a las diferentes normas con el objetivo DOT.
2. Ofrecer un mejor transporte público/alternativo con normas de servicio.
3. Ofrecer y depurar predios congruentes a la mejor propuesta de diseño.
Participante: Erick González Santos
1. Homologar la normativa federal con la local (estados y municipios).
2. Establecer estímulos fiscales (de impulso y correctivos).
3. Establecer reglas claras y flexibles de acuerdo a cada entorno.
4. Establecer reglas que impulsen la utilización del transporte público y otras modalidades de transporte no motorizado.
5. Realizar planes y programas de desarrollo urbano integrales y no sectorizados, que incluyan diagnóstico, pronóstico y estrategias de equipamiento urbano, infraestructura, movilidad, corresponsabilidades y compromisos.
6. Definir de donde se bajan las partidas presupuestales. Para que estos recursos económicos puedan ser factibles para cada estrategia.

Líneas de acción
¿Cuál sería la normatividad ideal para compatibilizar la idea de ciudad DOT con el sector privado?
1. Homologar y dar congruencia a la normatividad actual de una manera metropolitana. Que esta sea integral, flexible (no corrupta) y evite normas contrapuestas; y donde se definan las responsabilidades y los recursos.

2. No cajones de estacionamiento (puede variar dependiendo al entorno). Canjearlos por otras modalidades de transporte público no motorizado y masivo, que se ajusten a la normatividad.

3. Romper los paradigmas del modelo de vivienda, no restringiendo los diferentes modelos de vivienda; permitiendo la libre innovación. Para facilitar la apropiación social.

4. Establecer estímulos fiscales (de impulso y correctivos).

5. Promoción a espacios públicos que sean certificados por viabilidad y sustentabilidad.

10 Perfil de los desarrolladores (Anexo 9)

PRIMER CUADRO	Se enfoca al mercado de la vivienda vertical de interés social y medio, su objetivo es ofrecer la mejor ubicación para una mejor calidad de vida.
IDEAL	Se dedica a proyectos de construcción, promoción y comercialización de desarrollos habitacionales verticales y horizontales de interés social y medio.
BLACK SHEEP	Es una empresa de reciente creación. Se responsabiliza de los proyectos en cuanto a los aspectos comerciales antes de su salida a venta. Se enfoca a desarrollos de vivienda vertical de nivel medio-alto.
GRUPO VEQ	Desarrollo de proyectos inmobiliarios de nivel alto. Vivienda vertical y horizontal.
GRUPO INMOBILIARIO FRAVA	Grupo inmobiliario que promueve, desarrolla y comercializa vivienda de todos los niveles.
GRUPO INMOBILIARIO ALCANCE	Se dedica a la promoción y construcción de bienes raíces, de todos los niveles, horizontales y verticales.
TRAMA ARQUITECTOS	Taller de arquitectura.
OPTITERRA DESARROLLADORA	ND
C3 ARQUITECTOS/CASTIELLO BIENES RAÍCES	Despacho creativo de arquitectos.
ROJAP GRUPO CONSTRUCTOR	Se dedica a la industria de la construcción, renovación y mejora de vivienda.
ROGO	Proyectos inmobiliarios de nivel alto.
CASILLAS MAS CASILLAS	Empresa inmobiliaria que se dedica a desarrollar vivienda horizontal y vertical de interés social y medio.
GRUPO FAVIER	Su actividad principal es el desarrollo inmobiliario; desarrollo hotelero, comercial, industrial, de oficinas y vivienda vertical y horizontal de interés social y residencial.
VITERRA	Grupo inmobiliario que desarrolla y comercializa vivienda vertical y horizontal de todos los niveles, oficinas, terrenos, desarrollos comerciales e industriales.
ALEJANDRO TOPETE-JAVIER LOMELIN ARQUITECTOS	ND
C&C	Es un grupo desarrollador inmobiliario dedicado al sector corporativo, residencial, y turístico de lujo.
DIAVAL	ND



PROGRAMA PARA EL DESARROLLO
BAJO EN EMISIONES DE MÉXICO (MLED)
ANEXOS

www.mledprogram.org



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA



ITDP

cuadra