



HACIA UNA POLÍTICA INTEGRAL DE SUELO URBANO

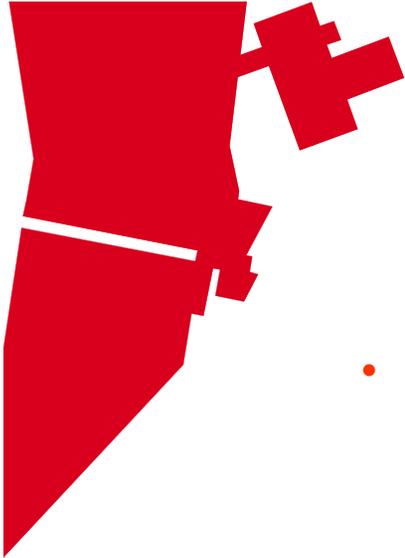
Monterrey, N.L., agosto 2009



ESTADO DE PROGRESO

ANTECEDENTES

- Monterrey y su área metropolitana carece de una política de suelo urbano.
- En el pasado la hubo, de manera implícita en la ley, el Plan Director de Desarrollo Urbano, y las estrategias seguidas por la comisión de planificación.
- A partir de 1999, al pasar las atribuciones de control urbano a los municipios, y desaparecer en 2003 el Plan Director 1988-2010, la política de suelo se perdió, en manos de 22 ayuntamientos de la región metropolitana que toman decisiones -con frecuencia- en forma casuística, por lo que carecen de congruencia y dirección específica.



ANTECEDENTES

- **Auge de la vivienda en Nuevo León.**

Se pasó de 24,000 a 52,000 viviendas anuales entre 2000 y 2008.

- **Incremento en las reservas territoriales privadas.**

Se pasó de 1,000 a 1,900 hectáreas anuales entre 2000 y 2007
2008 va a cerrar con alrededor de 1,600 hectáreas.

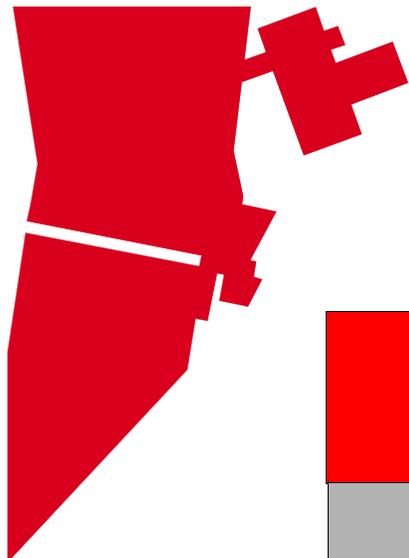
- **Dispersión urbana no planeada**

Esto se hizo a través de la aprobación casuística de fraccionamientos medianos y grandes por los ayuntamientos, sin ninguna visión integral. Consecuencias de las reformas al 115 constitucional: 22 políticas de suelo, en su mayoría sin sustento técnico, en la zona metropolitana de Monterrey.



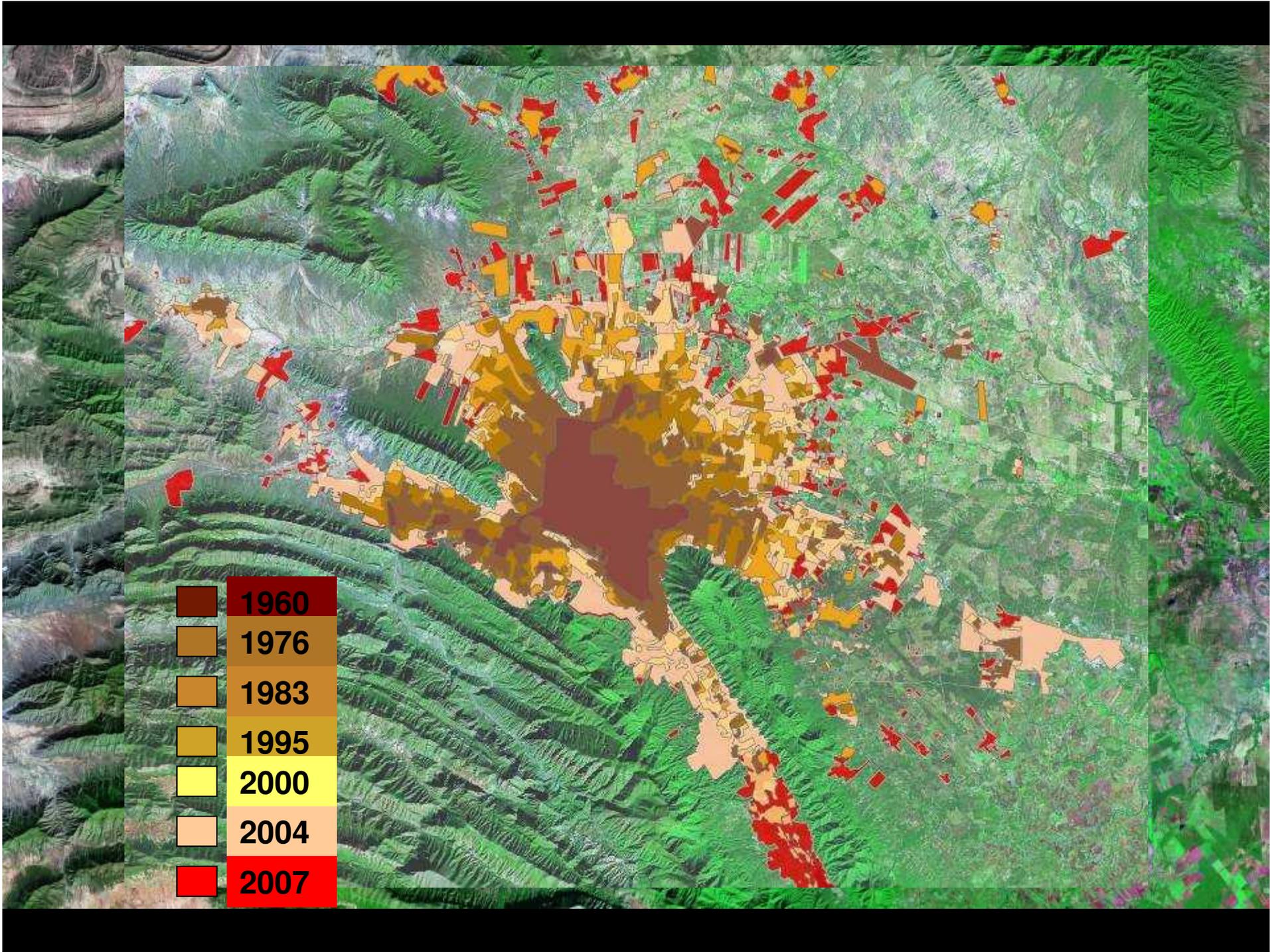
ANTECEDENTES





ANTECEDENTES CRECIMIENTO URBANO

AÑO	POBLACIÓN	SUPERFICIE (Has.)
1960	695,604	8,148
1976	1,232,043	18,911
1983	1,988,012	30,910
1995	2,988,081	43,049
2000	3,243,466	53,982
2004	3,597,598	76,380
2007	4,113,410	98,868





CONSECUENCIAS INSUSTENTABLES

- **Caída en la densidad**

Ha pasado de 67 a 42 habitantes por hectárea entre 2003 y 2008.

- **Ciudad cara e ineficiente**

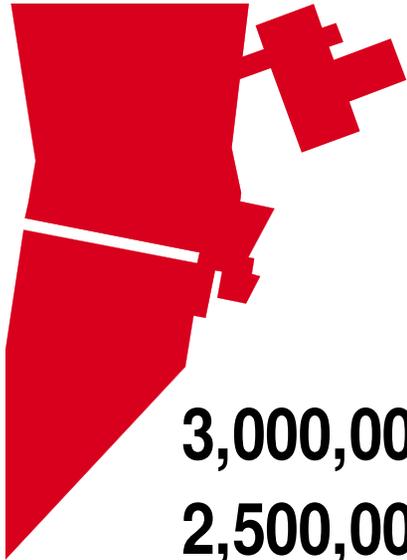
Se requiere mayor inversión en vialidades, en infraestructura de cabecera que las ciudad competidoras de Monterrey.

- **Baja calidad de vida**

Los habitantes de estas zonas dispersas no poseen a proximidad los servicios públicos y recreativos suficientes. Se incrementa la necesidad de desplazamientos y la desintegración familiar y social.

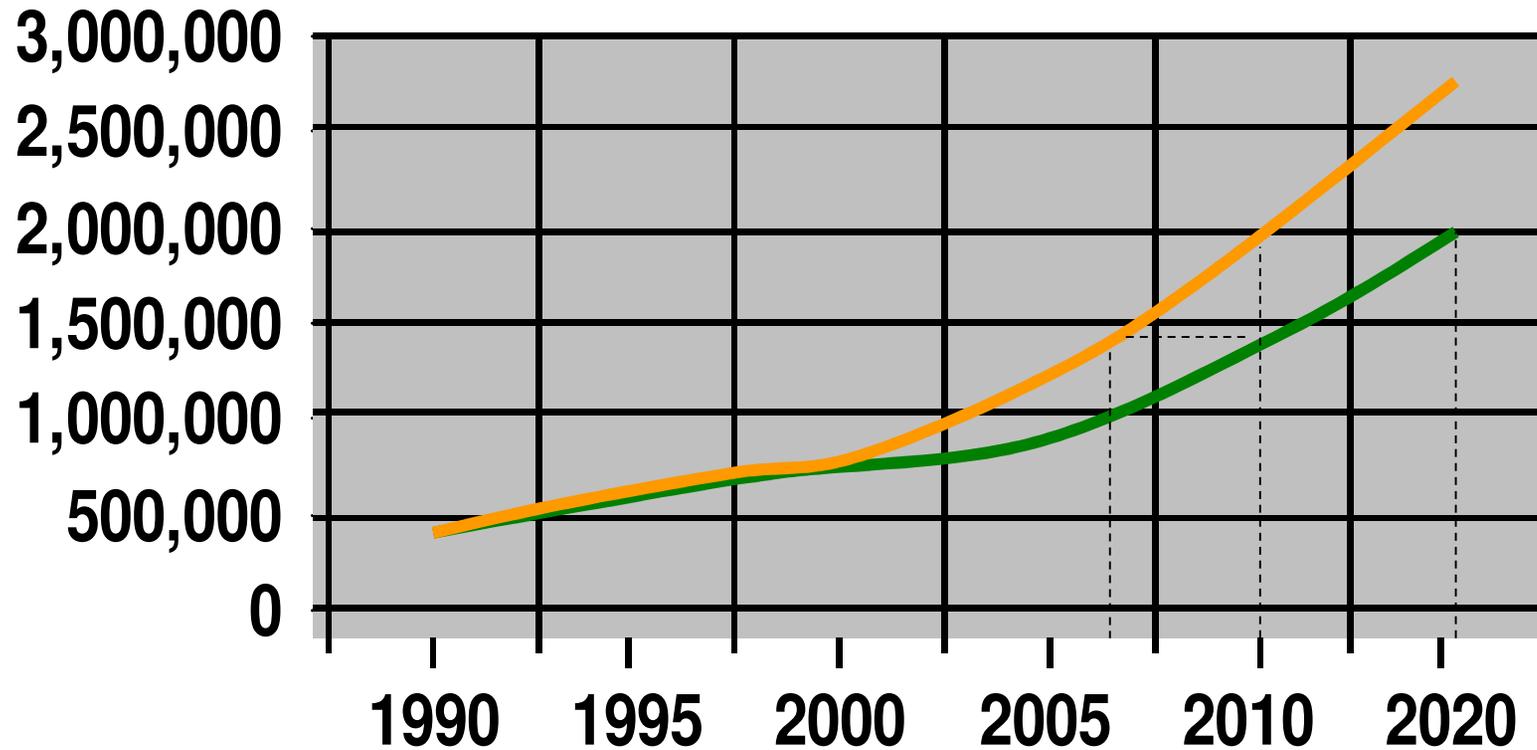
- **Alto costo del transporte**

- ✓ El transporte desde la periferia es más costos que en la ciudad.
- ✓ Se pierden más horas hombre.
- ✓ La población se compra un auto y deja de usar el transporte público
 - ✓ Incremento al 12% anual en el uso del auto particular.
- ✓ Carreteras que convergen a la ciudad saturadas



ANTECEDENTES

Parque Vehicular del AMM (comparación de los dos planes)



— Plan 2000 — Plan 2007

Rutas Tipo en 1967

- 1 millón de habitantes



- Viaje promedio de 7 Km.



- Ruta promedio de 20 Km. de largo



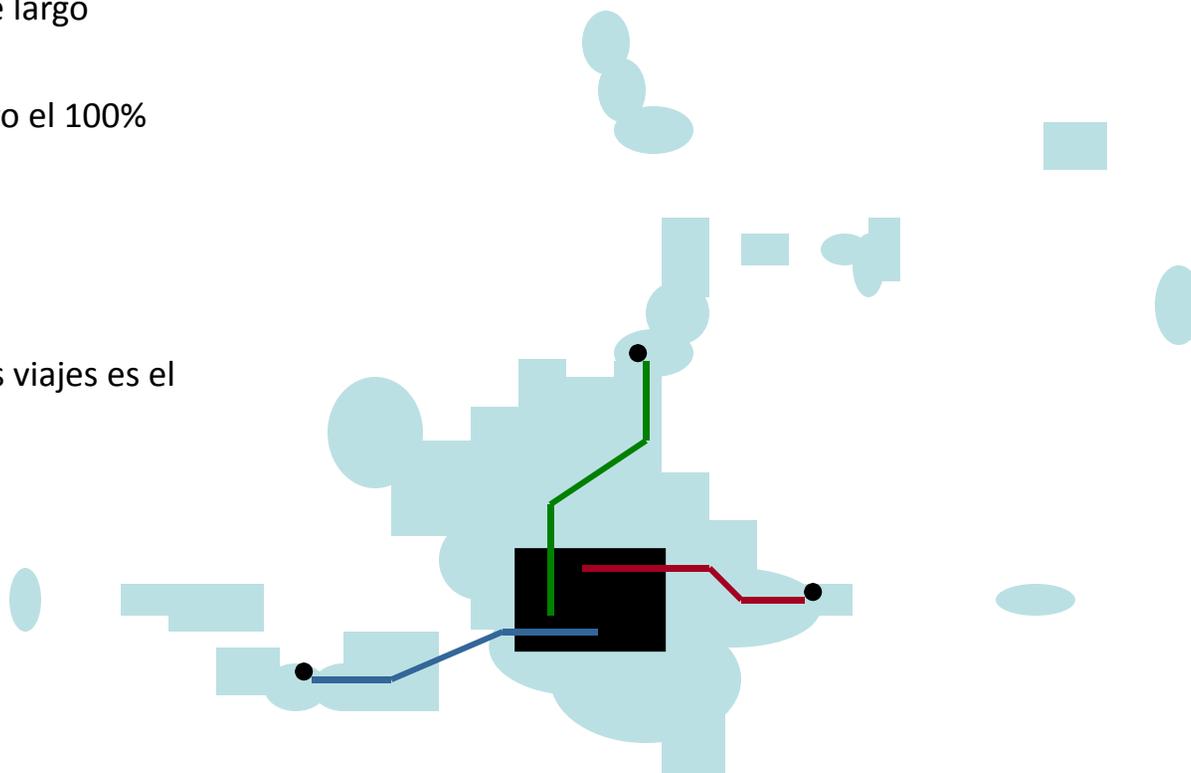
- Circulan por el Primer Cuadro el 100% de las unidades (502)



- 4.04 pasajeros x Km.



- El 60% de los destinos de los viajes es el Primer Cuadro



Rutas Tipo en 1990

● 2.5 millones de habitantes



● Viaje promedio de 10.5 Km



● Ruta promedio de 30 Km. de largo



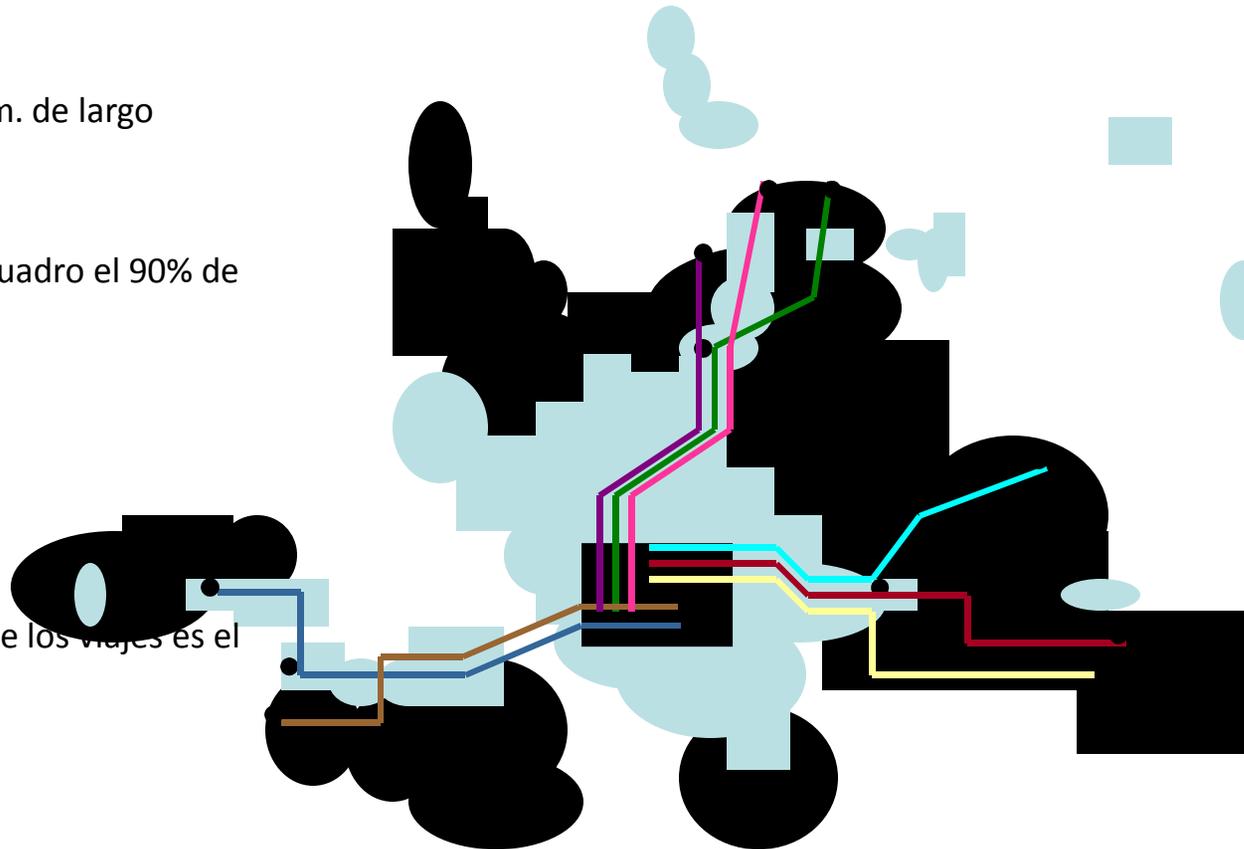
● Circulan por el Primer Cuadro el 90% de las unidades (2,700)



● 3.45 pasajeros x Km.



● El 40% de los destinos de los viajes es el Primer Cuadro

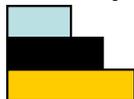


Rutas Tipo en 2003

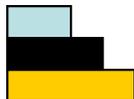
● 3.5 millones de habitantes



● Viaje promedio de 14 Km.



● Ruta promedio de 40 Km. de largo



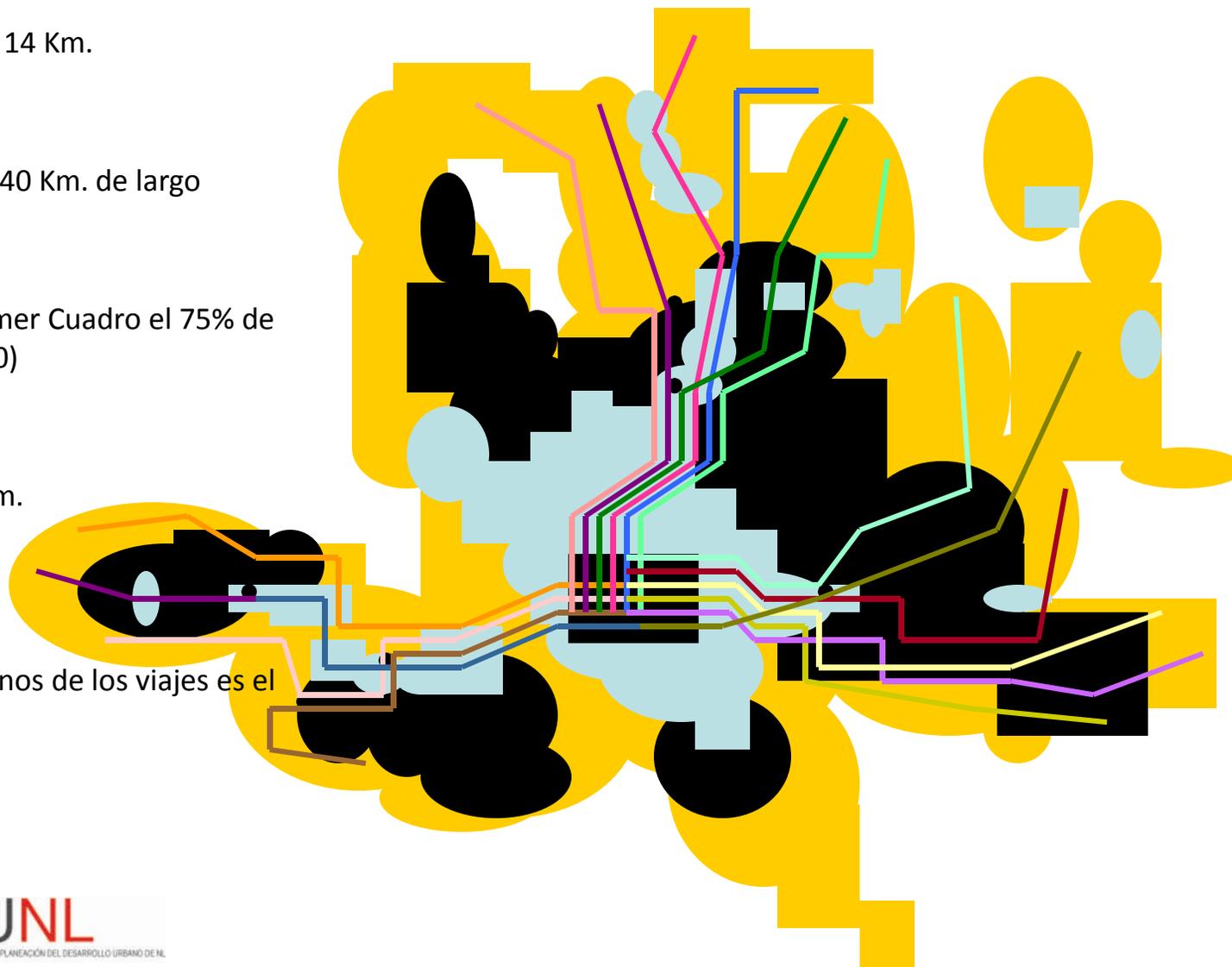
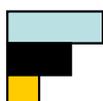
● Circulan por el Primer Cuadro el 75% de las unidades (3,750)



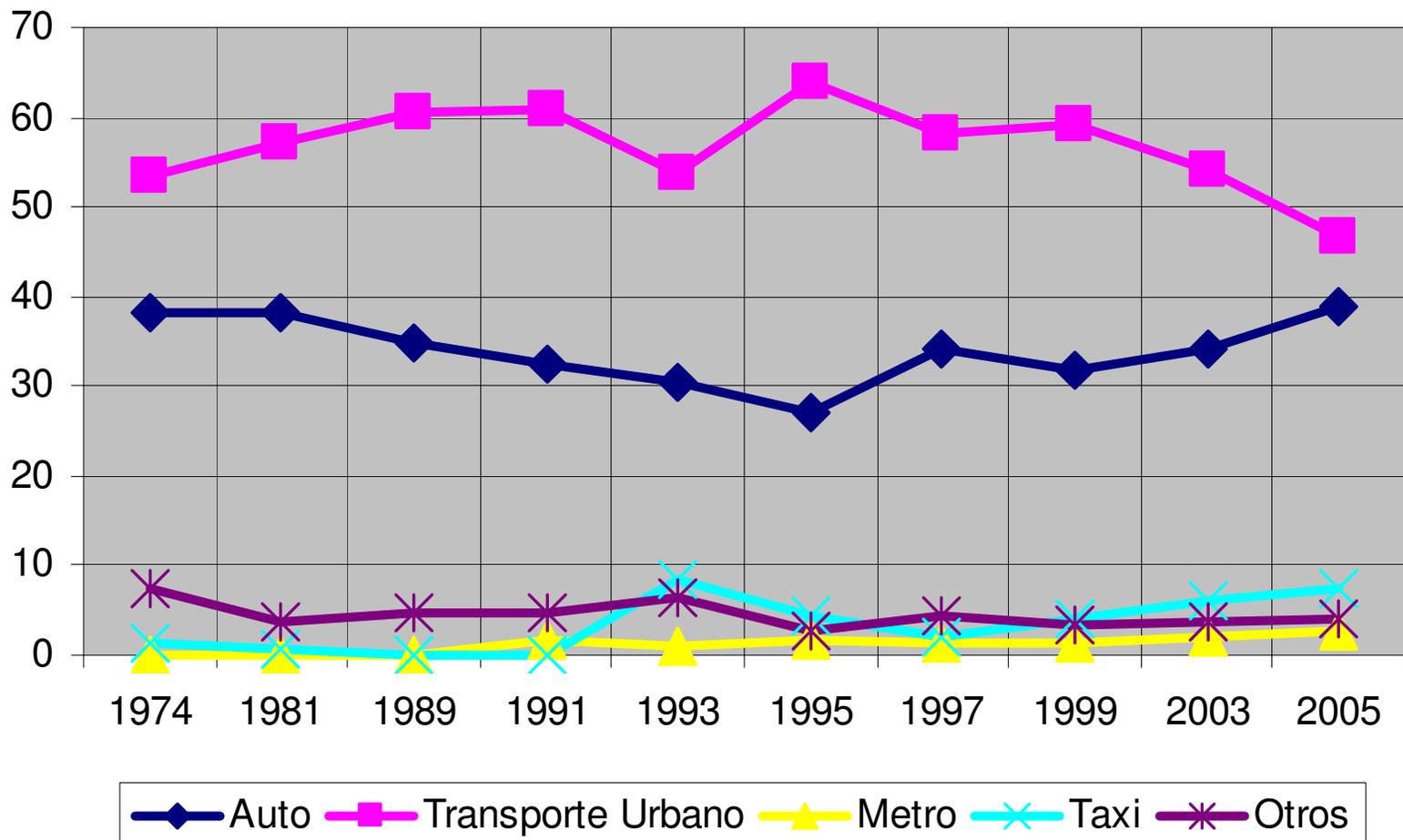
● 2.47 pasajeros x Km.



● El 18% de los destinos de los viajes es el Primer Cuadro



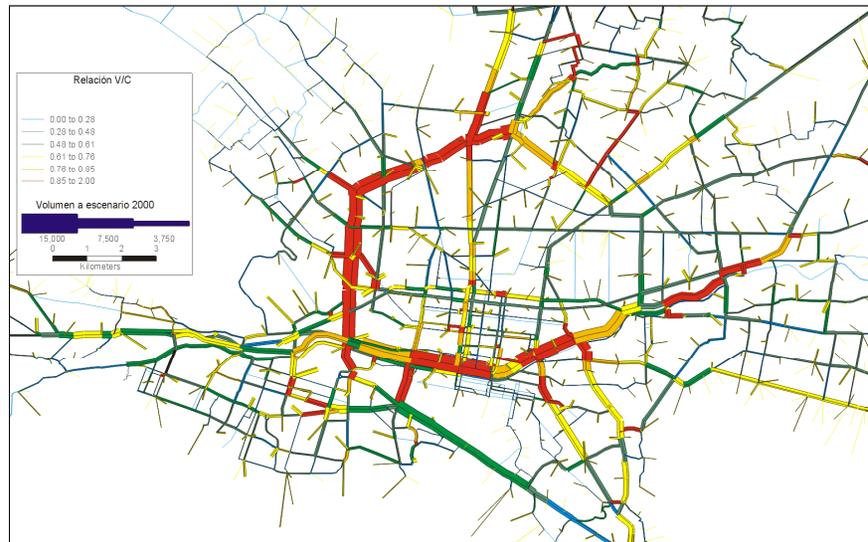
Distribución Modal del AMM (porcentaje)





Saturación vial AMM 2000 - 2010

Modelo de saturación vial del AMM (2000)



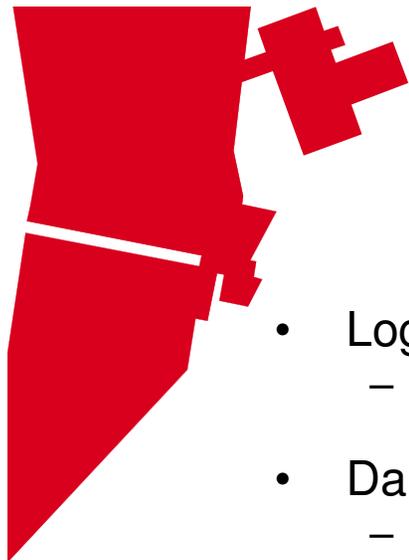
Modelo de saturación vial del AMM (2010)





PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO. PRINCIPIOS BÁSICOS

- Evitar la urbanización en zonas sujetas a riesgo, o que impliquen subsidios futuros a desarrolladores o habitantes.
- Evitar urbanizar en zonas que presten a la ciudad un elevado servicio ambiental, por su belleza, aportación a la recarga de acuíferos o ayuda para combatir la contaminación del ambiente.
- Compensar a los propietarios de áreas potencialmente urbanizables, que presten servicios ambientales a la ciudad.
- Establecer mecanismos financieros metropolitanos, para la construcción de las obras requeridas de carácter regional.
- Focalizar los esfuerzos públicos en apoyar la urbanización de polígonos estratégicos, tanto perimetrales como en zonas centrales, mediante la definición de “*polígonos de actuación*”, previamente indicados en los Planes, como zonas de urbanización o redesarrollo prioritario.
 - Para esto se aplicarían los instrumentos de gestión urbana que señala la nueva ley (en proceso de consulta) tales como el impuesto de mejoría específica, el reagrupamiento parcelario y la definición de normas especiales para aplicar dentro de los polígonos de actuación.



PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO. OBJETIVOS CENTRALES

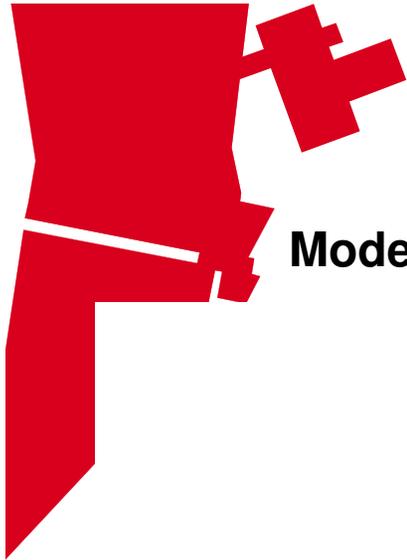
- Lograr una ciudad eficiente y competitiva,
 - con una densidad poblacional promedio de por lo menos 150 habitantes por hectárea, en el mediano plazo,
- Dar prioridad a la movilidad sustentable,
 - con una fuerte participación del transporte público en todas sus modalidades hasta recuperar un 60% de los viajes en transporte público o no motorizado;
- Generar áreas de crecimiento integralmente planeadas, y con densidad promedio superior a la actual,
 - es decir por lo menos 90 viviendas o 300 habitantes por hectárea, y con un financiamiento especializado en el desarrollo urbano; independiente de las construcciones que en ellas se eleven.
 - Estas deberá representar por lo menos el 70% de las reservas territoriales necesarias para la expansión de la ciudad, es decir alrededor de 15,000 hectáreas para los próximos 20 años.
- Construir una red vial maestra y de drenaje pluvial que permita el desarrollo sustentable de la ciudad, y la región metropolitana.
- Establecer un desarrollo justo y equilibrado, compartiendo las cargas y los beneficios económicos de la urbanización entre zonas y municipios, y compensando a quienes ofrezcan servicios ambientales a favor de la metrópoli.



PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO

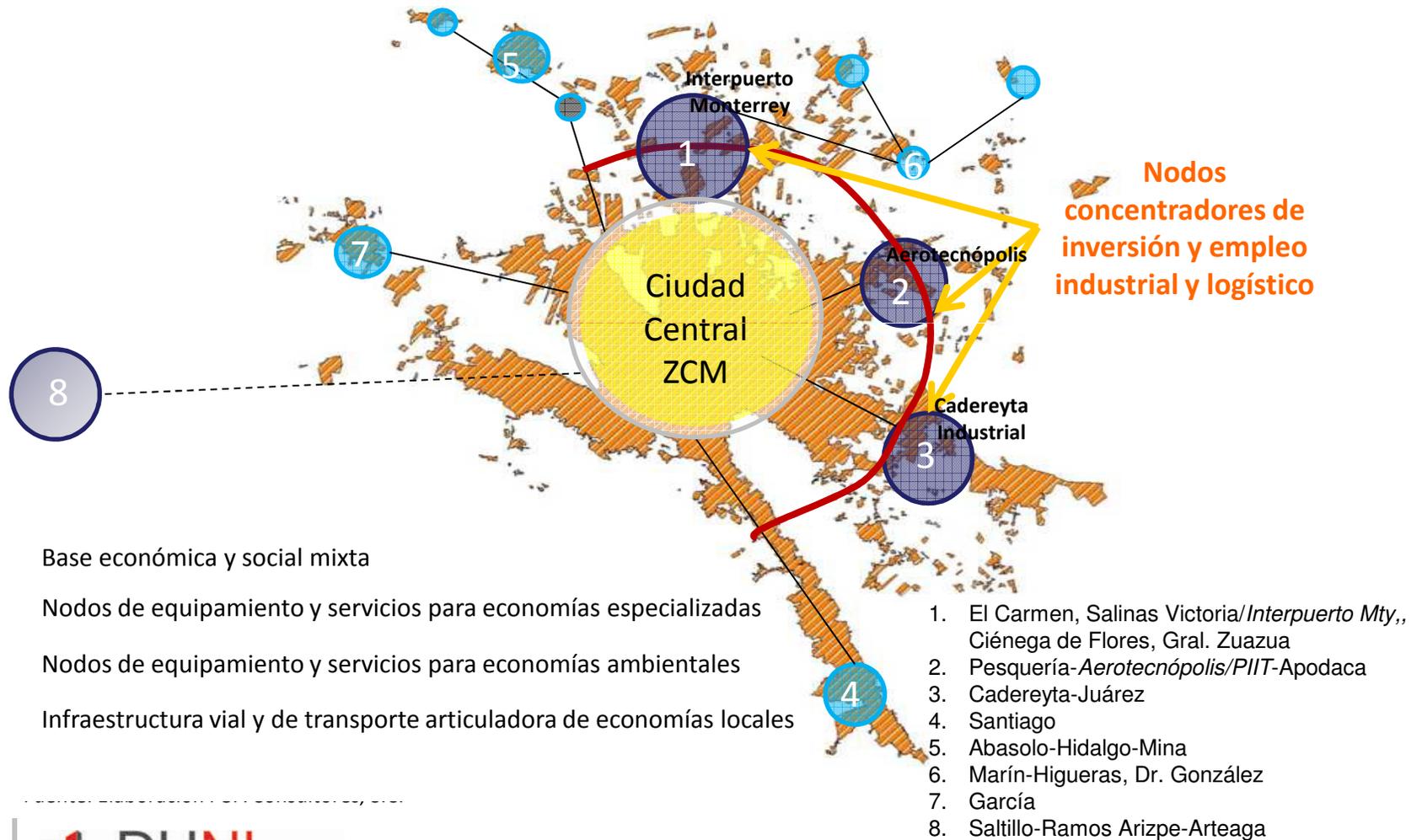
ESTABLECER UN PLAN ESTRATÉGICO DE SUELO URBANO, QUE CONTENGA LOS SIGUIENTES COMPONENTES:

- **Prioridad a la Planeación urbana**
 - No se podrá realizar ningún fraccionamiento si este no se encuentra incluido en un Plan de Desarrollo Urbano municipal. Los Planes Municipales deberán de ser congruentes con el Plan Regional correspondiente.
- **Desconcentrar concentrando**
 - **Promoción de Distritos Urbanos Integrales**
 - Con Planes Maestros integrales y Planes Parciales municipales aprobados en forma integral
 - 2,000 a 3,000 hectáreas
 - Con prioridad al transporte público y la movilidad sustentable
 - Incorporando rutas de Autobús con carril exclusivo, conectado con el Metro
 - Con soluciones peatonales y carriles para bicicletas que unan zonas escolares e industriales con las áreas de habitación.
 - Con equipamientos públicos suficientes y planeados
 - Universidades, centros cívicos, hospitales, etc.
 - **Planeación ejecutiva**
 - Con la participación del sector privado
 - Aplicación integral del impuesto de mejoría específica

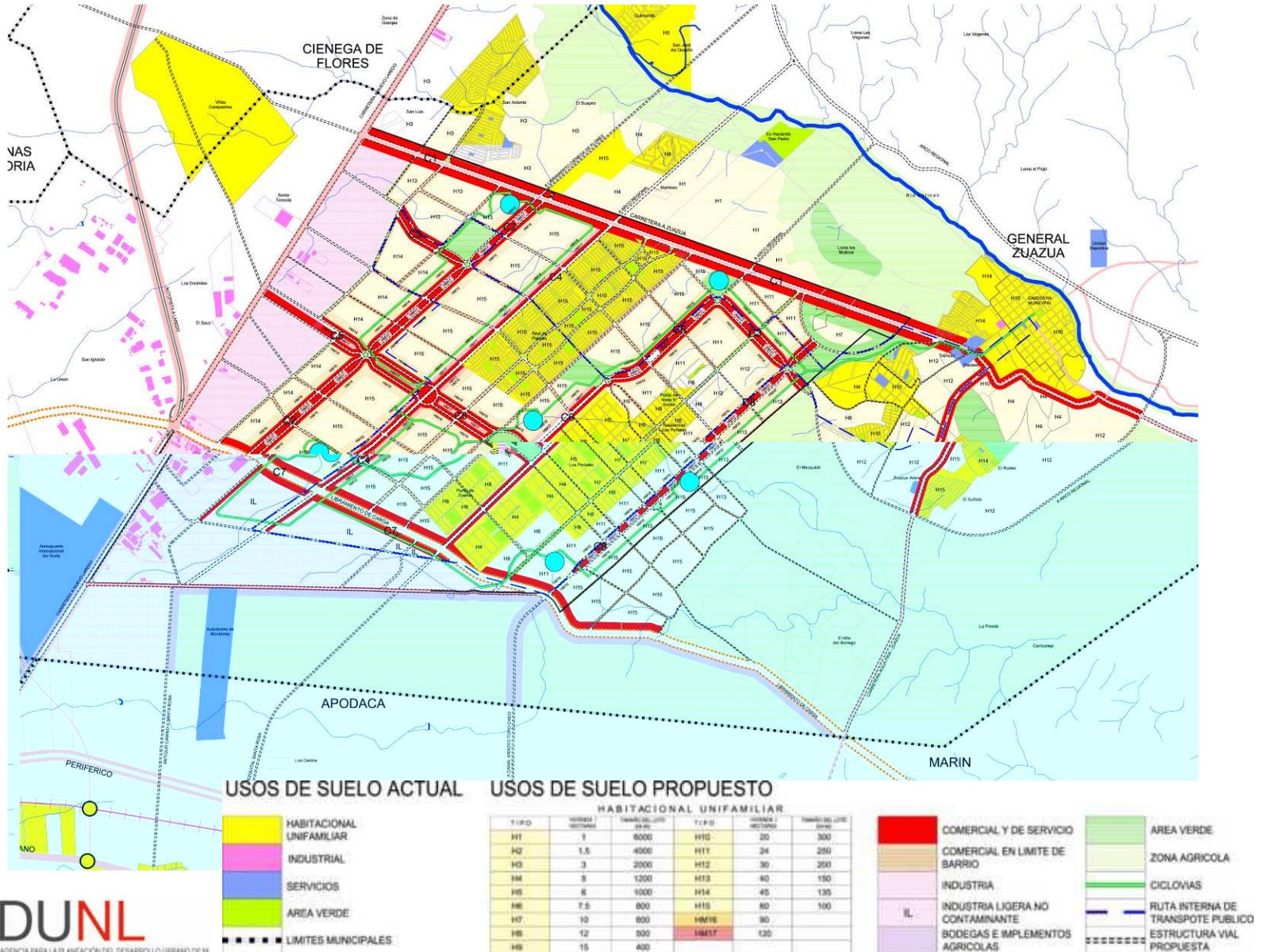


Modelo de Desarrollo

Modelo Integrado para la Región Metropolitana de Monterrey



Distrito de desarrollo urbano sustentable en Gral. Zuazua

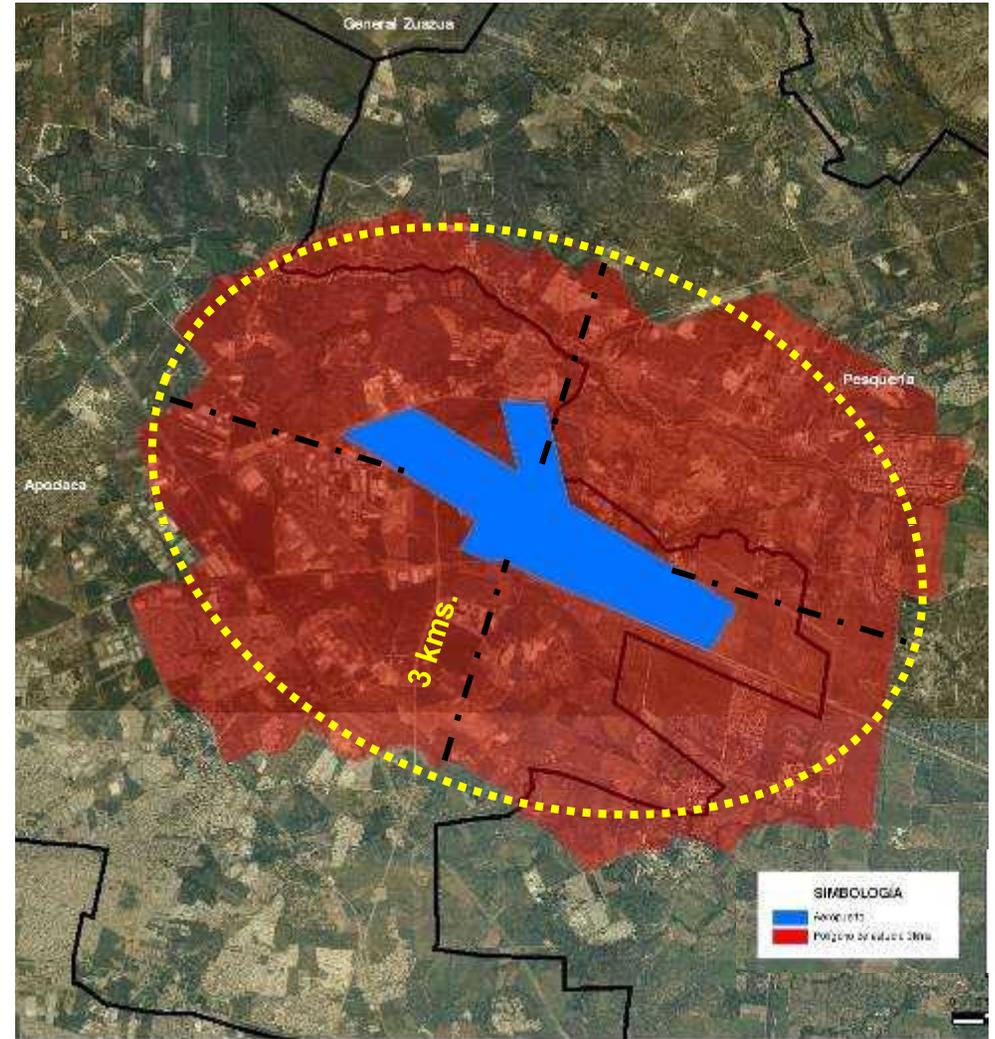
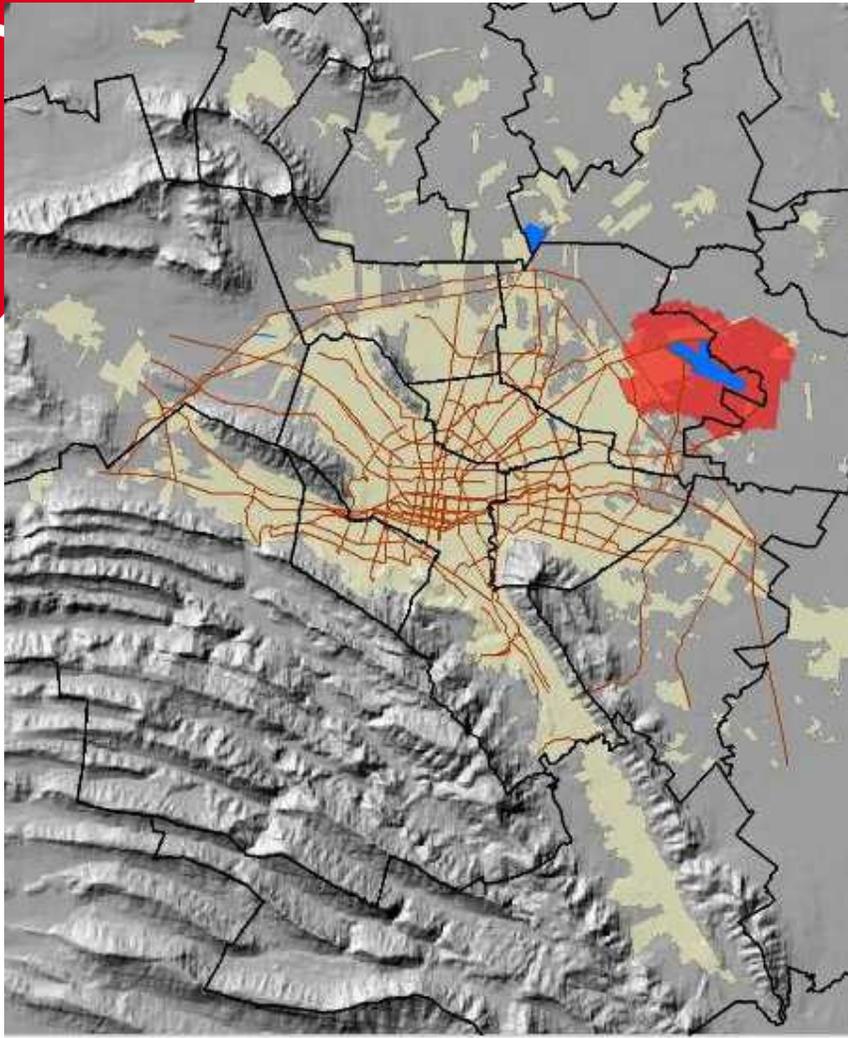




PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO

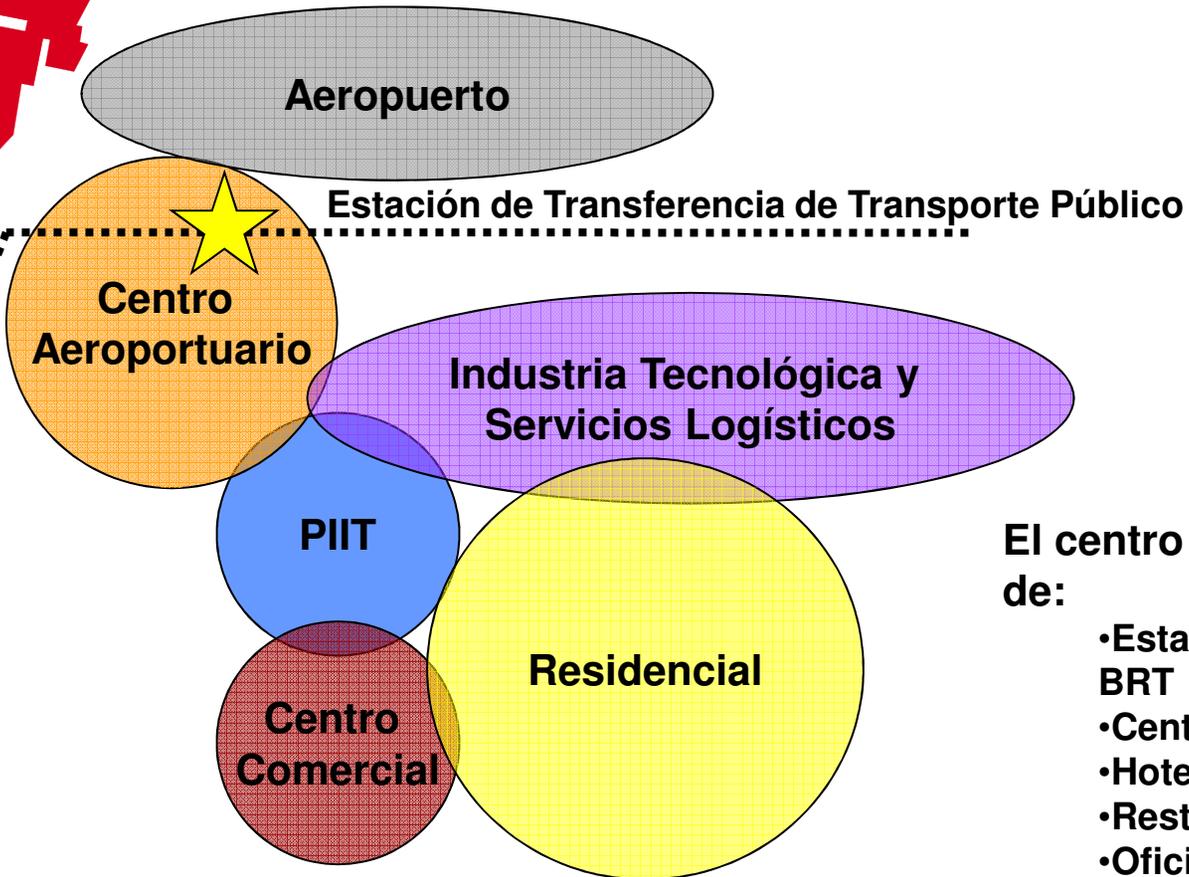
- **Proyectos urbanos estratégicos**
 - **Aerotecnópolis aeropuerto**
 - Garantizar a largo plazo que Monterrey contará con la infraestructura estratégica del aeropuerto, con capacidad y calidad adecuadas a las necesidades actuales y futuras.
 - Aprovechar las oportunidades que brinda un aeropuerto para el desarrollo económico y social de la ciudad.
 - Potencializar el Parque de Innovación Tecnológica, como impulsor de una nueva economía basada en el conocimiento.
 - **Centro intermodal de logística**
 - Proyectar a Nuevo León como un punto de logística norteamericano, interconectado con instalaciones similares en San Antonio.
 - Garantizar la competitividad del estado y la ciudad en el entorno de la economía globalizada del siglo XXI

Areotecnópolis Ubicación Regional y Local



Superficie aproximada: 10,000 Has.

Sinergia y los elementos de la aerotecnópolis



El centro aeroportuario consta de:

- Estación de transferencia BRT
- Centro de convenciones
- Hoteles
- Restaurantes
- Oficinas relacionadas con aeropuerto



PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO

- **Fomento y gestión urbana para las zonas centrales**
 - Gestionar ante los municipios densidades más altas en zonas con vialidad, transporte público e infraestructura adecuada, y equipamiento público.
 - Gestionar el establecimiento de subcentros urbanos metropolitanos estratégicos.
 - Promover ante inversionistas y autoridades municipales una ciudad más compacta, con zonas estratégicas de alta densidad.
 - Promover la renovación urbana mediante proyectos estratégicos de gestión de suelo y de fomento de la inversión.
 - Ejemplos como el Paseo Santa Lucía y el Parque Lineal Río Santa Catarina



PROPUESTA DE POLÍTICA DE SUELO

- **Promover un Fondo Metropolitano que permita instrumentar la política de suelo urbano.**
 - **Captar recursos de aportaciones estatales y municipales, aunadas a la aportación federal ya vigente.**
 - **Fondear con ello proyectos estratégicos, de preferencia con participación complementaria de inversiones privadas, para el fomento de Polígonos de Actuación, ya sea en zona periférica, o en distritos centrales.**
 - **Fondear también la compra de reservas territoriales estratégicas, para la creación de los subcentros urbanos, de las vías de movilidad sustentable, o de las vialidad metropolitanas.**
 - **Fondear igualmente el programa de compensaciones metropolitanas, para el pago de servicios ambientales a los municipios o propietarios particulares que los provean.**



DUNL

AGENCIA PARA LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO DE NL

¡¡¡MUCHAS GRACIAS!!!



ESTADO DE PROGRESO