PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
I LEGISLATURA
11 DIC. 2020
Recibió: Adrian
Hora: 15:22

DIRECCIÓN GENERAL DE GOBIERNO Y ASUNTOS JURÍDICOS

Ciudad de México, a 12 de Agosto 2020
OFICIO AMH/ DGGAJ/1521 / 2020
ASUNTO: **SE EMITE RESPUESTA AL ASUNTO INDICADO**

DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE
LA COMISIÓN PERMANENTE DE DESARROLLO
E INFRAESTRUCTURA URBANA Y VIVIENDA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO I LEGISLATURA
PRESENTE

Por Instrucción del Alcalde de Miguel Hidalgo, licenciado Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra, y en atención a la petición turnada a esta Dirección General, contenida en el oficio número MDSRSA/CSP/0113/2020, relacionado con la iniciativa ciudadana denominada **"Iniciativa Ciudadana con proyecto de Decreto, por el cual se modifica el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para Miguel Hidalgo**", publicado el **30 de Septiembre de 2008** en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, **Fe de Erratas al Decreto que contiene el Programa Delegacional de desarrollo Urbano para la Delegación Miguel Hidalgo, publicada en la Gaceta Oficial del entonces Distrito Federal el día 12 de Diciembre de 2008 y reimpresión el 1 de Febrero de 2018** en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México con **respecto al predio ubicado en AVENIDA RIO SAN JOAQUÍN NO. 498 COLONIA AMPLIACIÓN GRANADA de la Alcaldía Miguel Hidalgo, para el cambio de uso de suelo de "Servicios de Hospedaje: Hoteles dentro de la zonificación Habitacional Mixto (HM)** suscrito por la C. Fernando Castro Armella; al respecto se analiza, desarrolla y se desprende la respectiva opinión, con los argumentos, fundamentos y motivación que se exponen de acuerdo con lo siguiente:

Los polígonos que corresponden a las colonias de los proyectos insertos conforman el 5.47% de la superficie total de la alcaldía. Las áreas de los polígonos son: Granada 50.516 Ha, y Ampliación Granada 111.194 Ha; hacia el último tercio del siglo XX la Ciudad de México comenzó un paulatino proceso de desindustrialización derivado de varios factores, entre ellos la presión del mercado del suelo por los grandes terrenos industriales que ahora presentaban una localización central y que resultaban más rentables para usos relacionados al sector terciario de la economía metropolitana, en la zona de análisis de la Colonia Granada, que comprende uno de los polígonos más importantes para el desarrollo urbano en esta Alcaldía.

Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

Vista de la propuesta para cambiar el uso de suelo en los predios pertenecientes a la colonia Granda y Ampliación Granada de la Alcaldía Miguel Hidalgo, se hace necesaria la adecuada evaluación del impacto en materia urbana, movilidad, infraestructura, considerando aspectos técnicos predictivos a partir de los cuales sea posible contar con los elementos técnicos y económicos que permitan evaluar las modificaciones a los usos y vocaciones económicas de la zona.

Con la base sustentable de analizar con detalle la petición de cambios de uso que nos ocupa, esta Alcaldía para tener elementos razonables y exhaustivos en la materia, se asesoró de la empresa *eeT estudio Arquitectura y Urbanismo*, la cual realizó un estudio metodológico (mismo que se anexa al presente oficio), a cargo del Urbanista Gustavo Madrid, el C. Gustavo Gómez y el C. Andrés Giraldo, el cual permite establecer un diagnóstico de las condiciones en la zona de influencia, con relación a los impactos positivos y negativos que actualmente se identifiquen con respecto al uso: Habitacional, Oficinas y el ámbito Hotelero, que nos permita identificar lo que prevalece en este análisis, y determinar la viabilidad de un cambio de uso de suelo; así mismo considerando la opinión de las áreas técnicas competentes de la alcaldía; es de resaltar que en este caso específico se trata de un proyecto en desarrollo de usos mixtos que consiste en área comercial, viviendas y oficinas, lo que ha desarrollado impactos urbanos en la zona de influencia y que se trata de una de las torres a desarrollar para la ocupación con uso de hotel, misma que se encuentra en proceso de construcción, por lo que se describen los análisis a través del estudio metodológico realizado, para identificar los índices y los impactos para llegar a una consideración que sirva para definir al proceso que nos ocupa y que a continuación se detalla.

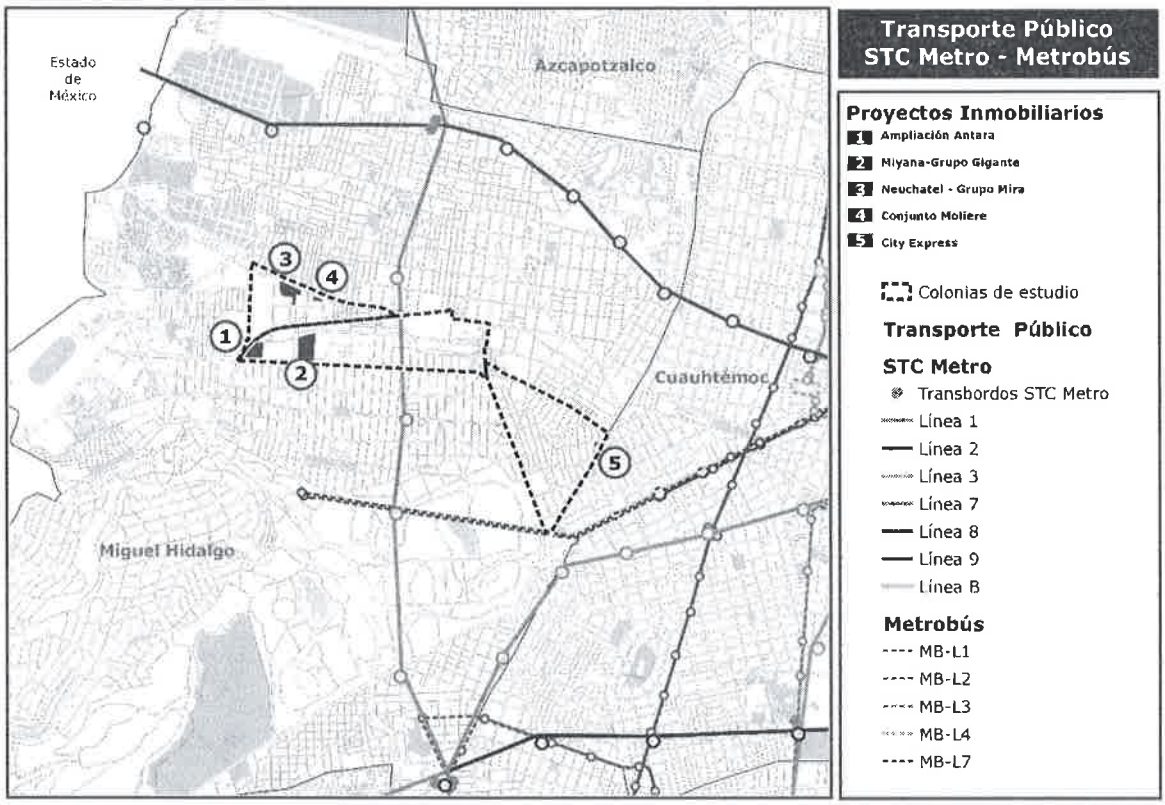
EN MATERIA DE USO DE SUELO

En la actualidad, el uso de suelo predominante es de tipo Habitacional Mixto, el cual permite prácticamente cualquier tipo de actividad complementaria dentro de los polígonos de las colonias en donde se insertan los 5 proyectos, tales como son equipamientos, usos mixtos, oficinas y recreativos; sobre la vialidad que se ubica este proyecto en particular es considerada una vialidad primaria la cual tiene la vocación de usos mixtos preponderantemente uso habitacional, comercial y agencias de vehículos en ambos sentidos, considerando también aspecto fundamental que tiene su entorno inmediato con la zona de comercio, plazas comerciales corporativos de oficinas y la zona de las vías de Ferrocarril de Cuernavaca, para ser considerado en la múltiple gama de usos por su frente y por su entorno inmediato; así como, la parte del propio desarrollo que tendrá esta misma variedad de usos en el proyecto para este inmueble, análisis que contempla la preparación para recibir estos usos de suelo mencionados para la consideración correspondiente.

Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Se considera que la oferta de transporte público es suficiente en materia de cobertura, con algunos problemas respecto a capacidad en la hora de máxima demanda derivada por la gran pendularidad de los viajes de trabajo que además de estar fuertemente marcados en horario, son largos y tienen uso intensivo de varios sistemas de transporte tanto masivo como colectivo.

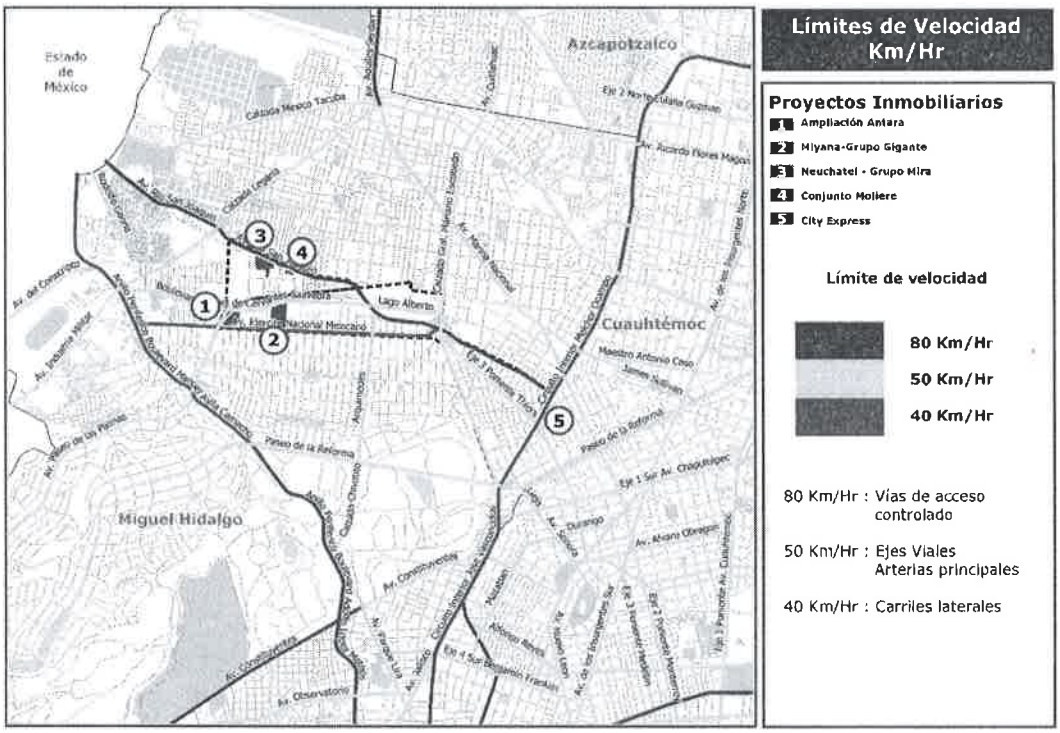


La imagen corresponde al transporte público por parte del STC Metro y Metrobús. La línea 7 del Metro ofrece dos estaciones cercanas a 4 proyectos dentro de la colonia Granada y Ampliación Granada (Río San Joaquín y Polanco) que se encuentran a menos de medio kilómetro de distancia. Hay intermodalidad entre el STC Metro y Metrobús con otras líneas que pertenecen a sus sistemas de redes como son las líneas 1, 2, 3, 8 y 9 del Metro y las líneas1, 2, 7 del Metrobús.

Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

CARACTERÍSTICAS DE VIAJE EN LA ZONA DE INFLUENCIA

En la imagen se mapearon los límites de velocidad dados en Km/h dentro de las vías principales que rodean a los proyectos. Estas velocidades se encuentran dentro de un rango de 80 a 40 Km/h; los límites de velocidad más altos los encontramos en vías de acceso controlado como es la Av. Río San Joaquín y Anillo Periférico Boulevard Adolfo López Mateos, velocidades de 50 Km/h fluyen a través de Ejes Viales y arterias principales como Av. Paseo de la Reforma, Lago Alberto, Calz. Gral. Mariano Escobedo, Av. Marina Nacional, Av. De las Palmas, Eje 3 Poniente Thiers y Boulevard Miguel de Cervantes Saavedra. Los carriles laterales dentro del Circuito Interior Melchor Ocampo y Av. Ejército Nacional Mexicano tienen como límite de velocidad los 40 Km/h.



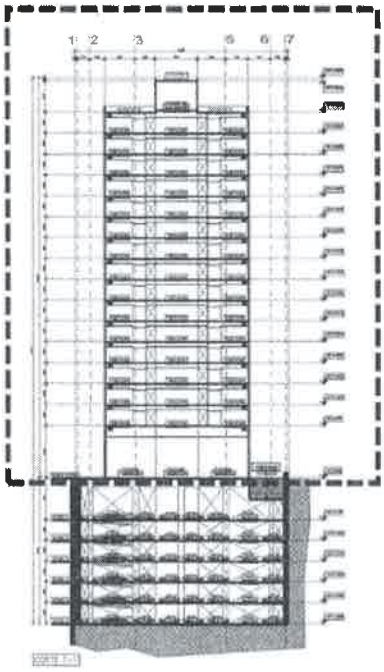
Según la Encuesta Origen-Destino de la Zona metropolitana de la Ciudad de México 2017, en la zona de estudio se presentó 330,324 viajes diarios, en su mayoría internos (Tienen origen y destino en la misma zona). Siendo estas las vialidades más importantes al entorno inmediato para determinar de lo particular a lo general este rubro para su atención y consideración de medidas de mitigación necesarias para disminuir y resolver una problemática a corto mediano y largo plazo

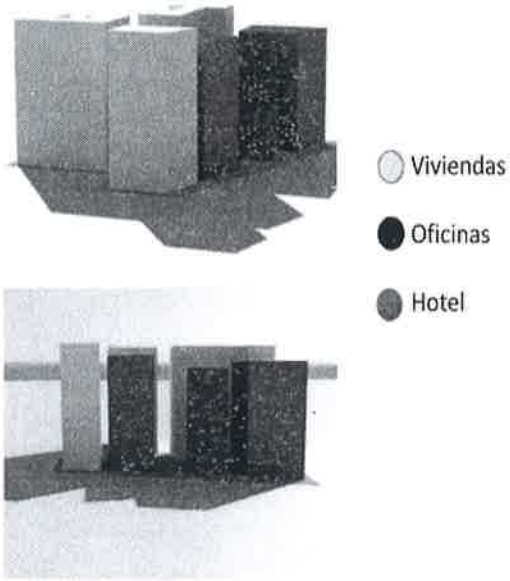
Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO ESPECÍFICO

El proyecto es un complejo de usos mixtos que se construirá en el terreno ubicado en la Avenida Río San Joaquín No. 498, colonia Granada en la Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11520 en la Ciudad de México, que cuenta con 29,601.00 m^2. con los siguientes usos de suelo: Centro Comercial, Oficinas Corporativas, Vivienda (habitacional), Auditorio, Agencia Automotriz, Galería y Estacionamiento los que se encuentran permitidos en la Zonificación HM (Habitacional Mixto).

El proyecto que cuenta con una superficie a construir de 266,413.00 m^2., el uso de hotel en una de las torres representa un 7.2 % del proyecto total. Considerando la realización de una de las torres de vivienda para el uso de hospedaje, el cual determina que dentro del marco global y el porcentaje que representa el uso de hospedaje con relación a la vivienda se determina su consideración de que los análisis en los aspectos señalados en el presente conlleven una disminución en el aspecto global de los impactos, con el cambio de uso de suelo solicitado.





Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

DIRECCIÓN GENERAL DE GOBIERNO Y ASUNTOS JURÍDICOS

CONCLUSIÓN

Con fundamento en la Ley de Desarrollo Urbano para la Ciudad de México, en los artículos 41 y 42 fracción II inciso h) fracciones IV, VI, IX y artículo 42 Bis, todos vigentes al momento de la emisión del presente, con base en los análisis determinados con detalle y fundamentados en el estudio realizado, para determinar los aspectos urbanos y las consideraciones en materia estrictamente de Desarrollo Urbano; como son la infraestructura en la zona de influencia y que demuestra que los impactos no son de índices y aspectos negativos que pudieran impactar en mayor medida en la zona de estudio; así como los análisis realizados para el cambio de uso de oficinas a uso de hospedaje reflejan que son índices de menor impacto; **por lo que en cumplimiento a la solicitud del H. Congreso de la Ciudad de México** se determina **OPINIÓN FAVORABLE exclusivamente para el cambio de uso de suelo en una de las torres del proyecto global señalado para el predio ubicado en AVENIDA RíO SAN JOAQUíN No. 498, COLONIA AMPLIACIÓN GRANADA EN LA ALCALDIA MIGUEL HIDALGO, la cuál queda estrictamente sujeta a la consideración de atender puntualmente en el proceso oportuno, las actualizaciones y reforzamiento de la infraestructura de la zona, actualizar los impactos urbanos y ambientales necesarios; así como las medidas de mitigación e integración para soportar las nuevas condiciones para el cambio de uso de suelo planteado en el presente;** lo anterior con los fundamentos, bases y argumentos vertidos para la continuación del proceso previsto en los artículos 34, 35 y 36 de la citada Ley de Desarrollo Urbano para la Ciudad de México vigente; así como, para el debido cumplimiento para su conclusion; aunado a lo anterior, los vecinos y representante sociales y vecinales registrados oficialmente en la zona de estudio vertirán sus opiniones y/o comentarios proporcionándoles la debida información que se ha generado, así como talleres de análisis en los que se les brindarán todos los aspectos técnicos para forjar, valorar y considerar el asunto de opinión que se requiere de acuerdo a las Leyes y Normatividad aplicable en la materia.

Sin otro particular y en atención quedo de Usted.

ATENTAMENTE

DR. HEGEL CORTÉS MIRANDA
DIRECTOR GENERAL DE GOBIERNO Y ASUNTOS JURÍDICOS

Mtro. Víctor Hugo Romo de Vivar Guerra.- Alcalde en Miguel Hidalgo.- Para su conocimiento.
C.P. Mario Alberto Hernández Salas. - Director Ejecutivo de Registros y Autorizaciones.- Para puntual seguimiento.
Lic. Daniel Pacheco Ibarra. - Director Ejecutivo de Planeación y Desarrollo Urbano.- Para seguimiento.
Dr. Gustavo García Arias, Director Ejecutivo Jurídico.- Para seguimiento.
Lic. Adriana Centeno Rizo, Directora de Movilidad.- Para seguimiento.
Arq. Carlos García Chávez. - Subdirector de Licencias de Construcción.- Para seguimiento.

Alcaldía Miguel Hidalgo
Av. Parque Lira 94, colonia Observatorio,
C.P. 11860, CDMX. Tel: (55) 5276-7700

SEGUNDO PERIODO DE RECESO

DEL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO

I LEGISLATURA

2020 año de Leona Vicario Benemérita Madre de la Patria

Recinto Legislativo, a 10 de junio de 2020.

MDSRSA/CSP/0110/2020.

MTRO. VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA
ALCALDE EN MIGUEL HIDALGO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

Por este conducto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 32, fracción XI, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; en relación con los artículos 84, 88, 187, tercer párrafo, 209, fracción VIII, X y XV, y demás relativos y aplicables, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; y en atención al oficio CCDMX/CDIUyV/230/2020 de fecha 02 de junio, signado por el Diputado Fernando José Aboitiz Saro; se remite oficio de solicitud de opinión a la alcaldía de Miguel Hidalgo, sobre la iniciativa ciudadana, denominada: **"Decreto por el cual se modifica el "Programa delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Miguel Hidalgo" con fundamento en lo dispuesto en los Artículos 16, Apartado C, inciso 1 y 6, de la Constitución Política de la Ciudad de México, 34, 34 Bis, 35 y 42 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, para el predio ubicado en Av. Río San Joaquín 498, Colonia Ampliación Granada, Alcaldía Miguel Hidalgo" suscrita por el C. Fernando Castro Armella, recibida el 01 de junio del año en curso.**

Sírvase encontrar anexo al presente, el oficio en comento para los efectos correspondientes.

Sin otro particular, reitero a usted mi consideración distinguida.

A T E N T A M E N T E

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA

LCHH/JFQ

"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"

Ciudad de México, a 02 de junio de 2020
Oficio: CCDMX/CDIUyV/0230/2020
Asunto: **Remisión de Iniciativa Ciudadana**

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MEXICO, I LEGISLATURA
P R E S E N T E

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo **42 fracciones I y II de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal**, que establece la obligación del Presidente del Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano en relación a las iniciativas de decreto en materia de Prog amas, la remisión y solicitud de opinión a diversas autoridades, tal como se cita en dicha disposición ju lica, que a la letra señala:

> ***Artículo 42.*** *Una vez turnada a la Comisión de Desar lo e Infraestructura Urbana una iniciativa de decreto, sea que verse sobre reformas, adiciones o derogación de disposiciones de un Programa, o sobre el texto íntegro del mismo, se observará el siguiente procedimiento:*
>
> *I. El Presidente de la Comisión tendrá un plazo de cinco días hábiles contados a partir del siguiente al de la recepción de la iniciativa, para remitir al Presidente del Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, copia simple de la iniciativa, salvo que ésta la hubiere presentado el mismo Presidente del Consejo, en cuyo caso se omitirá el pre-dictamen y el Presidente de la Comisión ejercerá las facultades previstas en las fracciones II a IX y XVI del presente artículo;*
>
> *II. El Presidente del Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, tendrá un plazo de cinco días hábiles contados a partir del siguiente al de la recepción de la iniciativa, para remitir una copia simple de ella, y solicitar su opinión:*
>
> *a). Al Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda;*
> *b). Al Coordinador General de la Autoridad del Espacio Pú ico del Distrito Federal;* (Autoridad extinguida, GOCDMX-31/12/18)
> *c). Al Secretario del Medio Ambiente;*
> *d). Al Director General del Sistema de Aguas de la Ciudad de México;*
> *e). Al Secretario de Obras y Servicios;*
> *f). Al Secretario de Movilidad;*
> *g). Al Secretario de Protección Civil;*
> *h). Al Jefe Delegacional competente por territorio;*
> *i). Al Procurador Ambiental y del Ordenamiento Territorial;*
> *j). Al coordinador interno del Comité Ciudadano competente por territorio;*
> *k). Al coordinador del Consejo del Pueblo competente por territorio, de ser el caso, y*
> *l). Al coordinador interno del Consejo Ciudadano Delegacional competente por territorio."*

I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
FOLIO 0013710
FECHA 02/06/20
HORA 12:16
RECIBIÓ

De conformidad con el artículo **Sexto Transitorio** de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, toda vez que el Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México no se ha instalado, me permito remitir en mi calidad de Presidente de la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana y Vivienda, la siguiente Iniciativa Ciudadana: "DECRETO POR EL CUAL SE MODIFICA EL "PROGRAMA DELEGACIONAL DE DESARROLLO URBANO PARA LA DELEGACIÓN MIGUEL HIDALGO" con fundamento en los dispuesto en los Artículos 16, Apartado C, nciso 1 y 6, de la Constitución Política de la Ciudad de México, 34, 34 Bis, 35 y 42 de la Ley de Desarrol Urbano del Distrito Federal, para el predio ubicado en Av. Río San Joaquín 498, Colonia Ampliación Gr ıda, Alcaldía Miguel Hidalgo.", suscrita por el C. Fernando Castro Armella, recibida el 01 de junio del añ n curso.

F-1521

DIAGNÓSTICO PARA LA EVALUACIÓN DE AUTORIZACIONES DE USOS DE SUELO PARA "SERVICIOS DE HOSPEDAJE: HOTELES" EN LA ZONA DE LA COLONIA GRANADAS, ALCALDÍA MIGUEL HIDALGO.

DOCUMENTO FINAL

Elaborado por:

Gustavo Madrid (eeTestudio).

Gustavo Gómez.

Andrés Giraldo (Metadatum).

A solicitud de la Alcaldía Miguel Hidalgo.

Ciudad de México Octubre 2020

CONTENIDO

Introducción 3
Antecedentes 4
Análisis de la iniciativas ciudadanas presentadas al congreso de la ciudad de México. 5
Evaluación de las respuestas emitidas por las dependencias a las iniciativas ciudadanas. 7
1. La Secretaria de Gestión Integral de Riesgos y protección Civil, ... 7
2. La Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda, ... 7
3. El Sistema de Aguas de la Ciudad de México, ... 8
5. la Secretaría de Movilidad, ... 8
Evaluación paramétrica de las aportaciones en materia de Impacto urbano por parte de los proyectos. 9
Metodología Componente Movilidad 10
Descripción de la zona 11
Usos de suelo 12
Transporte público 13
Movilidadno motorizada e infraestructura ciclista 14
Oferta Vial 16
Caracterización de viajes 17
Descripción de los proyectos inmobiliarios 36
1. Hotel Ampliación Antara 25
2. Hotel Miyana 26
3. Hotel AllSite 27
4. Hotel Cuadrante Neuchatel 28
5. Hotel City Express Anzures 29
Resultados Estudio de Movilidad 30
Cantidad de viajes generados en situación actual 30
Cantidad de viajes generados con cambio de actividades 32
Caracterización de viajes Adicionales 32
Estimación del impacto en la capacidad 33
Conclusiones y recomendaciones 34
Evaluación preliminar de Impacto urbano. 34
Movilidad 35

INTRODUCCIÓN

El acelerado proceso de urbanización de la Ciudad de México a partir de los años treinta del siglo XX se caracterizó por la incorporación de suelos agrícolas y ganaderos –muchos de ellos pertenecientes a las grandes haciendas que para aquel entonces conformaban la periferia de la ciudad- al desarrollo urbano.

La creación de Colonias o fraccionamientos por parte del sector privado generó no solo una oferta de suelo para vivienda, sino también para usos industriales aprovechando el proceso de industrialización que para entonces se desarrollaba en el país, proceso en el que la Ciudad de México tendría un papel preponderante dado que en ella se concentraba no solo la mayor parte del mercado, sino también la mano de obra mejor calificada.

La industrialización del país también fue generador de importantes dinámicas de migración campo-ciudad, lo que a su vez obligo a la incorporación de más suelo destinado a usos habitacionales. Esta dinámica generó que las zonas industriales originalmente localizadas en los límites del área urbana con el tiempo quedaran dentro de la ciudad.

Hacia el último tercio del siglo XX la Ciudad de México comenzó un paulatino proceso de desindustrialización derivado de varios factores, entre ellos la presión del mercado del suelo por los grandes terrenos industriales que ahora presentaban una localización central y que resultaban más rentables para usos relacionados al sector terciario de la economía metropolitana.

Es así que la ciudad comienza un proceso de desindustrialización del suelo urbano que si bien generó grandes ventajas económicas también ha representado importantes retos en las estructura y equilibrio de la ciudad dado que en la mayoría de los casos la reconversión del uso de suelo se realizó bajo una lógica muy simplista de "liberación de usos" sin que mediara un plan estratégico en el cual se recuperaran plusvalías del suelo para el financiamiento de infraestructuras, servicios y equipamientos necesarios para una adecuada reconversión e incluso, una nueva parcelización de los predios, para generar una nueva traza urbana más acorde a los nuevos usos.

El caso de la Colonia Granadas es un ejemplo muy claro de este proceso de reconversión y recualificación urbana en el que simplemente se optó por modificar los usos de suelo sin considerar las externalidades que esto conllevaría. Es así que mediante la modificación del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Miguel Hidalgo (PDDUMH) en el año 2008 se determina que el uso de suelo preponderante sería el de Habitacional Mixto sin que ello considerara la aplicación de otros instrumentos de planeación existentes en la Ley de Desarrollo Urbano como los Programas Parciales de Desarrollo Urbano o las Áreas de Gestión Estratégica, ambos planteados para orientar de forma específica este tipo de proceso urbanos.

El proceso de reconversión de la zona de Granadas no ha concluido y dista mucho de estarlo,dado que ahora presenta importantes retos en materia de infraestructura, equipamientos y servicios que de no ser resueltos el nivel de especialización funcional y económico generado en la zona no podrá integrarse adecuadamente con el resto del territorio de la Alcaldía Miguel Hidalgo, de la ciudad y la zona metropolitana.

Uno de retos más apremiantes de la zona es el de la movilidad urbana, los deseos de viaje de las personas que se ha generado en la Colonia Granadas son el resultado de la relación directa entre el territorio, la ubicación de los centros generadores y atractores y la oferta de servicios de transporte. En buena medida, la ubicación de atractores y generadores obedece a la lógica del planeamiento urbano consignado en los planes y programas de uso de suelo. Un cambio en estos planes puede detonar el desarrollo de actividades y viajes que acarrean cambios en los motivos, horarios, modos y cantidad de viajes que se generan en determinada zona, o que pasan por determinadas vialidades.

En vista de la propuesta para cambiar el uso de suelo en los predios pertenecientes a la colonia Granda y Ampliación Granada, Alcaldía Miguel Hidalgo, se hace necesaria la adecuada evaluación del impacto en la movilidad, considerando aspectos técnicos predictivos a partir de los cuales sea posible contar con los elementos técnicos y económicos que permitan evaluar las modificaciones a los usos y vocaciones económicas de la zona.

ANTECEDENTES

El presente estudio se basa en la necesidad de evaluar la viabilidad y posibles impactos urbanos derivados de la modificación del PDDUMH para la integración del uso de suelo denominado como "Servicios de Hospedaje, Hotel" en cinco predios de la zona de Granadas, la cual forma parte de la Alcaldía Miguel Hidalgo.

La solicitud de modificación se fundamenta en base al procedimiento establecido por la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal aprobada por la H. Asamblea Legislativa del Distrito Federal y publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de julio de 2010 con última reforma publica en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 22 de marzo de 2018. y con fundamento en el Artículo 34 que menciona para "Las necesidades de reforma, adición, derogación o abrogación de los Programas, sea que se trate de nuevas asignaciones o cancelaciones de zonificación, variación de límites territoriales, cumplimiento de ejecutorias, o cambios de uso del suelo; deberán desahogarse siempre a través de la presentación de iniciativas de decreto ante la Asamblea, en los términos que establece la presente Ley" (Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2018); para lo cual se presentaron cinco iniciativas de decreto presentadas por igual número de particulares para la reforma del PDDUMH para la modificación de uso de suelo en cinco predios con la finalidad de integrar el uso de suelo denominado como "Servicios de Hospedaje: Hoteles".

Además, sedesarrolla dentro de un marco metodológico basado en el impacto en vialidades y movilidad en la zona de estudio, el posible impacto del cambio de uso de suelo y actividades en cinco proyectos ubicados en:

- Antara: Desarrollado por Grupo Sordo Madaleno, se encuentra ubicado en Av. Ejército Nacional 843, Col. Granadas
- Miyana: Desarrollado por Grupo Gigante, se encuentra ubicado en Av. Ejército Nacional 769, Col. Granadas.
- Moliere: Desarrollado por Eli Sitt, se encuentra ubicado en Moliere 515, Col. Granadas
- CuadranteNeuchatel: Desarrollado por Grupo Mira, se encuentra ubicado en Av. Río San Joaquín 498, Col. Granadas
- City Express Anzures: Desarrollado por City Express, se encuentra enAv. Melchor Ocampo 323 entre Copérnico y Heródoto, Col. Anzures.

ANÁLISIS DE LA INICIATIVAS CIUDADANAS PRESENTADAS AL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Como parte de los objetivos y alcances del presente estudio, se procedió a revisar cada una de las solicitudes de iniciativa de decreto por el cual se reforma el PDDUMH, aprobado con fecha 30 de setiembre del 2008. Dicha revisión y consecuente análisis tuvo como objetivo evaluar si las bases jurídicas a partir de las cuales se solicita la modificación al uso del suelo cumplen con lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito federal (LDUDF) y su reglamento (RLDUDF), el cumplimiento de la normatividad establecida para cada uno de los predios solicitantes en el PDDUMH y el sustento técnico-urbano de cada uno de ellos.

Las cinco iniciativas presentadas cumplen cabalmente con lo estipulado en términos de la conformación de las iniciativas, mismas que estas fueron presentadas en tiempo y forma. Cada una de las iniciativas desarrolla un conjunto de argumentaciones tanto jurídicas como técnicas a partir de las cuales pretenden obtener la modificación del PDDUMH para que, en cada uno de los predios en cuestión, se autorice el uso de suelo denominado como "Servicios de Hospedaje: Hoteles".

Derivado de lo anterior es importante destacar que no se trata de una iniciativa que permita el mencionado uso en la totalidad de los predios de la Alcaldía, sino solamente en los predios que así lo solicitaron. Sin embargo, de ser aprobadas estas iniciativas, se creará un antecedente procedimental para que, en su caso, puedan aprobarse otros proyectos en el futuro siguiendo el mismo procedimiento.

Los argumentos presentados por cada uno de los solicitantes presentan una diversidad de interpretaciones de la normatividad y de los instrumentos de planeación, algunos de ellos con mayor y mejor fundamentación. Así mismo plantean diversos beneficios derivados de la operación de los servicios de hospedaje en la zona, sin que necesariamente presenten fundamentos técnicos que sostengan tales argumentaciones.

Sin embargo, el principal argumento en el que todos los solicitantes basan su solicitud y que es coincidente en las cinco propuestas, es que la prohibición expresa para la construcción y operación de servicios de hospedaje en todas sus modalidades no se encuentra fundada ni sustentada. Este argumento cobra particular relevancia dado que dicha prohibición no se encontraba expresa en el propio PDDUMH, sino que fue establecida mediante una "fe de erratas" tres meses posteriores a la aprobación por parte de la entonces Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) y la posterior publicación del PDDUMH.

Es por ello que el segundo argumento utilizado por los solicitantes, es dicha prohibición resulta contraria a los objetivos generales y particulares establecidos en el propio plan, máxime cuando en el contenido de este, el uso de servicios de hospedaje se encontraba claramente establecido en las tablas de uso y compatibilidad correspondiente y que formaba parte de la zonificación Habitacional Mixto (HM).

Así mismo la prohibición resulta contraria a los objetivos que en materia de desarrollo urbano e infraestructura se establecían en el Programa General de Gobierno de la Ciudad de México vigente durante la formulación y publicación del plan. En este sentido y dado que la fe de erratas en comento no fundamenta ni presenta argumento alguno sobre las razones por las que se prohíbe el uso de "servicios de hospedaje" en todas sus categorías y variantes mientras que las iniciativas presentan diversos argumentos sobre la conveniencia y beneficios de permitir el uso en cuestión; se desprende que las resoluciones, al menos en términos jurídicos, deberán ser resueltas en términos favorables.

En relación a la normatividad aplicable para cada uno de los predios, cada una las iniciativas de decreto presentadas establece cual es la normatividad aplicable en su predio y su fundamentación. El conjunto de ellos cuenta con el uso de suelo de Habitacional Mixto con diferente Coeficiente de Utilización del suelo (CUS) y Coeficiente de Ocupación del suelo (COS), por lo que en este sentido todos los solicitantes cumplen con la normatividad establecida exceptuando el hecho de que el uso de "Servicios de Hospedaje: Hotel" al quedar prohibido en la tabla de compatibilidad de usos de suelo del PDDUMH no permite su construcción y/o operación y que es objeto mismo de las iniciativas, es decir no plantean en sentido estricto un cambio de uso sino la incorporación de este uso de suelo a los permitidos dentro del uso de Habitacional Mixto tal y como se había establecido originalmente en el PDDUMH.

Es importante destacar que tres de los predios en cuestión: Rio Sn. Joaquín 498, Ejercito Nacional 769 y Ejercito Nacional 843 cuentan con Polígonos de Actuación establecidos mediante Sistemas de Actuación Privados, que están suscritos al Sistema de Actuación por Cooperación Granadas (SACG) y que cuentan con un Dictamen de Impacto Urbano. En el caso del predio de Melchor Ocampo 323, este contaba desde la década de los ochenta con el uso de suelo de Hotel y el edificio en cuestión operaba como tal y dejó de hacerlo como consecuencia de los sismos del 19 de septiembre del 2018 argumentando daños estructurales que lo obliga a ser demolido y reconstruido. El caso del predio de Moliere 314, no cuenta con ninguno de los instrumentos mencionados.

En el caso de que las iniciativas sean aprobadas, es decir se les permita la integración del uso de suelo de Hotel, todos los proyectos necesariamente deberán modificar, en su caso, el Polígono de Actuación dado que en este se establecen los metros cuadrados para cada uno de los usos de suelo que tienen autorizados (vivienda, comercio, oficinas, etc); así mismo deberán realizar una actualización al Dictamen de Impacto Urbano aprobado, ya que si bien en cuatro de los cinco casos no se pretende incrementar los metros cuadrados de construcción, la modificación de uso de habitacional a hotel o de oficinas a hotel independientemente de las superficies que se destinen, así como por la incorporación de amenidades y servicios relacionados a la operación del servicio de hospedaje (restaurantes, salones de reuniones, cocinas, gimnasios, etc.) modifican en mayor o menor medida el impacto urbano del proyecto, impacto que necesariamente debe de ser evaluado y en consecuencia establecer las medidas de mitigación y/o integración del proyecto independientemente de si las medidas, condicionantes establecido en el Dictamen de Impacto Urbano actual se hayan cumplido o en su caso se hallan cumplido con las aportaciones del SAC Granadas.

La correcta evaluación de los impactos urbanos que podrían generar los proyectos de hospedaje en cuestión no es una tarea sencilla dado que, por un lado son multifactoriales y por otro se encuentran directamente relacionados a los impactos generados por otros proyectos en la zona (oficinas, viviendas, centros, comerciales, industrias, etc.) ya sea que estén en operación o en desarrollo. En este sentido, la recomendación es que la evaluación de los impactos urbanos de los cinco proyectos –independientemente de su temporalidad- se realice de manera conjunta y las medidas y condicionantes que de ello deriven se implementen dentro de un polígono determinado, esto con el objetivo de que se puedan obtener los recursos necesarios para desarrollar y ejecutar obras y proyectos con un impacto positivo para la zona y que exista el reconocimiento vecinal de que estas son consecuencia directa de la construcción y operación de servicios de hospedaje en la Alcaldía.

EVALUACIÓN DE LAS RESPUESTAS EMITIDAS POR LAS DEPENDENCIAS A LAS INICIATIVAS CIUDADANAS.

Con base a la información proporcionada por la Alcaldía Miguel Hidalgo sobre la respuestas emitidas por la Secretaria de Gestión Integral de Riesgos y protección Civil, la Secretaria de Desarrollo urbano y Vivienda, La Secretaria de Movilidad, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México y la Procuraduría Ambiental y Ordenamiento Territorial sobre el Decreto por el cual se Modifica el "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Miguel Hidalgo" para permitir el uso de suelo denominado como "servicios de hospedaje Hoteles" en los predios en cuestión se presenta el resumen de las evaluaciones realizadas para el conjunto de los predios:

1. LA SECRETARIA DE GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS Y PROTECCIÓN CIVIL, emite opinión favorable para cada uno de los predios argumentado que la zona donde se pretenden los proyectos no son de "alto riesgo". Opinión que se sustenta en la "Opinión Técnica General de Indicadores de Riesgo".
   Así mismo recalca "que en su momento el promovente y la Alcaldía, deberán asegurar el cumplimiento de los establecido en la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil y su Reglamento, así como en la demás normatividad aplicable.

2. LA SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA, emite opinión favorable para cada uno de los predios argumentando que "el personal técnico adscrito a la Coordinación General de Desarrollo Urbano procedió a revisar y analizar los documentales anexos, así como la congruencia de su integración al entorno inmediato y la justificación de su integración en las directrices de planeación y desarrollo urbano dentro del marco normativo vigente".
   Así mismo sus principales argumentaciones se basan en los objetivos generales planteados en el PDDUMH, los objetivos de la Secretaria de Turismo de la Ciudad de México, los beneficios económicos de la actividad turística, así como por la argumentación (planteada en términos generales) de que la operación de oficinas genera impactos mayores y menores beneficios que la operación de servicios de hospedaje.
   Así mismo argumenta que la falta de servicios de hospedaje ha generado la proliferación de "servicios de hospedaje en espacios habitacionales, lo que ha generado disgusto entre los vecinos de la zona".

3. EL SISTEMA DE AGUAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, emite opinión favorable argumentando que "al analizar la infraestructura hidráulica y sanitaria por parte de las áreas responsables de esta atribución que son la Dirección de Agua y Potabilización, la Dirección de Fallas y Rehabilitación de Drenaje y la Dirección de Operación de Drenaje, Tratamiento y Rehuso indicaron que la opinión es positiva".
   No obstante, menciona que el interesado deberá llevar a cabo, previo al registro de manifestación de construcción, el trámite correspondiente a la solicitud de Dictamen de Impacto Urbano con fundamento al Art. 93 de la Ley de Desarrollo Urbano o en su caso la Factibilidad de Servicios Hidráulicos de acuerdo a lo establecido en el Art. 62 de la Ley de Derecho al Acceso, Disposición y Saneamiento del Agua de la Ciudad de México.

4. PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL, emite opinión favorable haciendo un análisis del contenido de la iniciativa en cuestión y evaluando el cumplimiento en cada uno de los puntos, un análisis de las condiciones económicas de la Alcaldía, del sector de la construcción durante la pandemia, un análisis del PDDUMH en el que sostiene que los proyectos en cuestión cumplen con la normatividad establecida de Habitacional Mixto (HM) y que por tanto existe una contradicción entre los objetivos establecidos en el PDDUMH la prohibición mediante una fe de erratas al uso de "servicios de hospedaje Hotel" máxime cuando en dicha fe de erratas no se fundamenta ni se sostiene en términos jurídicos o técnicos dicha prohibición.
   Así mismo realiza un análisis comparativo de los posibles impactos que el cambio de uso de suelo tendría en materia de consumo de agua, disposición de residuos sólidos, movilidad y derrama económica en relación a los usos autorizados de vivienda y oficinas.
   Finalmente, en todos los casos, hace hincapié que "el particular deberá llevar a cabo la gestión de todos y cada uno de los trámites, licencias y autorizaciones para la ejecución del proyecto constructivo y el aprovechamiento del mismo".

5. LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, emite opinión favorable argumentando que ha revisado la información proporcionada y haber elaborado un análisis técnico por parte del personal adscrito a la secretaria. No obstante, menciona que la "modificación a la zonificación de uso de suelo y el proyecto de construcción propuestos, generará modificaciones a los patrones de movilidad" se deberá "presentar ante la Dirección General de Políticas y Planeación de esta Secretaria el Estudio de Impacto Movilidad de acuerdo a los requisitos de la Ley de Desarrollo Urbano.

Las opiniones que emite cada una de las dependencias –todas en sentido positivo- presentan prácticamente los mismos argumentos técnicos y jurídicos, mismos que se basan en el principal argumento planteado en las iniciativas en el sentido de que la modificación del PDDUMH mediante una fe de erratas no está motivado ni sustentado y que por tanto la prohibición es contraria a los objetivos de propio plan.

Cabe resaltar que todas hacen mención a que dicha opinión no exime a los promoventes a cumplir con las directrices y obligaciones que en materia legal y reglamentaria se encuentran establecidas para este tipo de proyectos.

De lo anterior se desprende que de aprobarse la modificación del PDDUMH no garantiza la viabilidad de los proyectos en materia de Impacto Urbano, Impacto Ambiental o de Factibilidad Hídrica en el mismo sentido en que se planteo en el capítulo anterior.

EVALUACIÓN PARAMÉTRICA DE LAS APORTACIONES EN MATERIA DE IMPACTO URBANO POR PARTE DE LOS PROYECTOS.

Con la finalidad de tener un acercamiento al monto que en materia económica deberán aportar –ya sea en obras o en recursos- los proyectos en cuestión derivado de la actualización del Impacto Urbano, se realizó un análisis en función de los metros cuadrados que se modifican tanto para el uso de hotel como de las amenidades y servicios complementarios a este.

Es importante aclarar que en la LDUDF y su reglamento no existe un modelo de tasación definido para la evaluación monetaria de los impactor urbanos, sin embargo en el caso del SAC Granadas si existia un modelo de tasación. El que aquí se presenta es una tasación parametrica de los impactos que unicamente derivado de la integración del uso de "Servicios de Hospedaje: Hotel" podrían aportar los proyectos evaluados. La evaluación final de estos montos necesariamente la tendrá que realizar la SEDUVI en coordinación con la Alcadía Miguel Hidalgo durante el proceso de actualización de el Impacto Urbano correspondiente.

En este entendido se evaluaron los metros cuadrados de uso para hospedaje y de amenidades y cajones de estacionamiento manifestados por cada uno de los proyectos quedando de la siguiente manera:

Tabla 1 - Áreas de los predios

Direcciòn	Colonia	Proyecto	Sup. Tereno	Tot. Proyecto	Tot. Hotel	m2 Otros	Tot M2
E. Nacional 769	Granadas	Miyana	43,954	369,233	15,744	1,853	19,819
E. Nacional 843	Granadas	Antara	17,610	111,421	25,146	625	27,631
Moliere 515	Granadas	Ell Site	2,062	17,014	17,014	-	17,014
Rio Sn Joaquìn 498	Ampl. Granadas	Mira	29,601	266,413	19,279	657	20,548
Melchor ocampo 323	Anzures	C. Express	975	5,115	5,115	85	5,480
		TOTALES	94,202	769,196	82,298	3,220	90,492

Fuente: Información de apoyo para alcaldes, diputados y vecinos SECTUR. Elaboración Propia

Para el cálculo de la tasación se tomaron los metros cuadrados

- Para el cambio de uso de oficinas a hotel se calcula el 3% del costo paramétrico de construcción
- Para el cambio de uso de vivienda a hotel se calcula el 4% del costo paramétrico de construcción.
- En el caso de Hotel a Hotel se calcula el 3% del costo paramétrico de construcción.
- En el caso de obra nueva se calcula el 3.5% del costo paramétrico de construcción.
- El costo de construcción se plantea en $40,000.00 pesos por metro cuadrado.

Con base a lo anterior, la tasación en materia de Impacto Urbano queda de la siguiente forma:

Tabla 2 - Tasación impacto urbano

Dirección	Colonia	Proyecto	Costo de Obra	Tasación MIU
E. Nacional 769	Granadas	Miyana	$629,760,000	25,190,400
E. Nacional 843	Granadas	Antara	$1,005,840,000	30,175,200
Moliere 515	Granadas	EllSite	$680,560,000	23,819,600
Rio Sn Joaquín 498	Am. Granadas	Mira	$771,160,000	30,846,400
M. Ocampo 323	Anzures	C. Express	$204,600,000	6,138,000
		TOTALES	**3,291,920,000**	**116,169,600**

Fuente: Elaboración Propia

La elaboración de la tasación definitiva podrá contemplar o modificar estas variables, nuestra recomendación es que se apliquen las aquí expuestas.

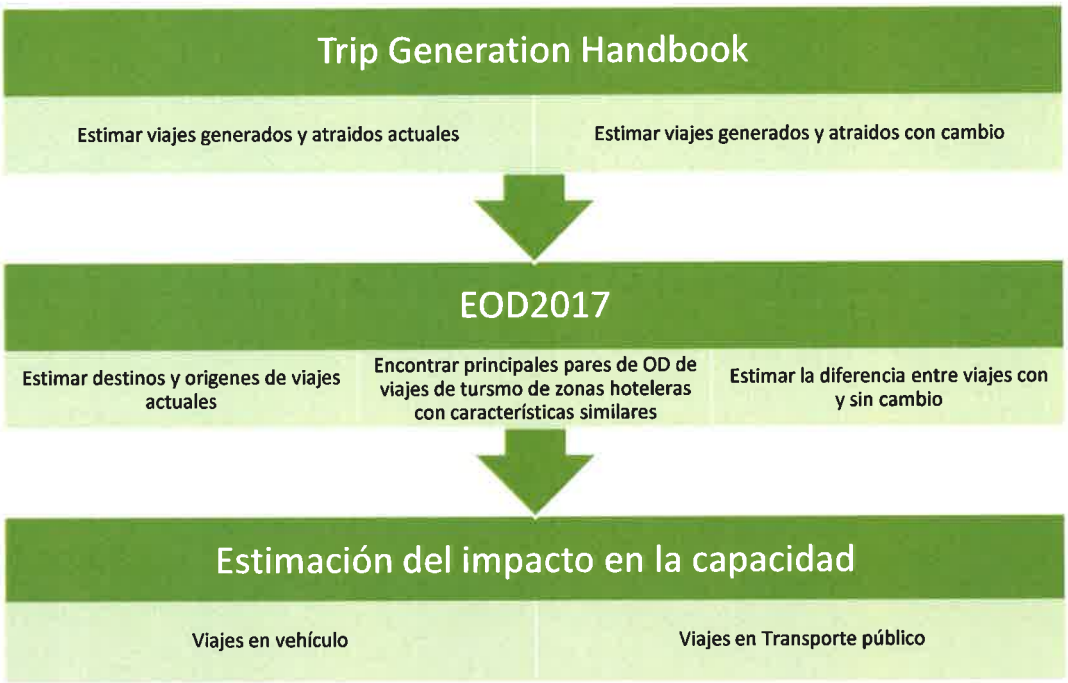
METODOLOGÍA COMPONENTE MOVILIDAD

La aproximación metodológica a la evaluación del impacto en la movilidad de las propuestas ciudadanas presentadas se basa en la aplicación de la técnica de generación de viajes del ITE (InstituteofTransportationEngineers) para evaluar la cantidad de viajes en el día con y sin cambio de uso de suelo. Una vez estudiadas las tasas de generación de viajes para cada uso de suelo, se generará una línea base con los datos de áreas destinados a oficinas, comercio y hoteles en situación actual que será comparada con la de viajes generados en situación con proyecto.

Si bien la metodología se enfoca en la estimación de viajes en automóviles para el contexto de áreas urbanas y periurbanas en EEUU, es la más usada en estudios de impacto vial en México. Sin embargo, para tener en cuenta las particularidades de la zona, las tasas serán validadas con aquellas obtenidas mediante el análisis de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/) .

Además, con la información analizada de la EOD2017 se distribuirán los viajes entre internos (Origen y destino en la zona de estudio) y externos y por modo (Transporte público, vehículo privado y no motorizados). Una vez caracterizados los nuevos viajes se realizará una apreciación cualitativa del impacto en los sistemas de transporte y vialidades.

Ilustración 1 - Metodología



Fuente: Elaboración propia

El desarrollo de este componente se dividirá en los siguientes apartados:

- Cantidad de viajes generados en situación actual
- Cantidad de viajes generados con cambio en el uso de los predios
- Comparación de Orígenes y Destinos de los viajes
- Comparación de modo y horarios de los viajes
- Cantidad de viajes aumentados o reducidos por el cambio diferenciados por modo (vehículo y Transporte público) en el periodo punta de la mañana.
- Estimación del impacto en los tiempos basados en supuestos sobre funciones flujo demora para cada modo y para el periodo punta de la mañana.

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

La alcaldía Miguel Hidalgo posee 4,699.64 Ha aprox., lo que representa el 3.17% del total de la superficie de la CDMX. Por otro lado, los tres polígonos que corresponden a las colonias de los proyectos insertos conforman el 5.47% de la superficie total de la alcaldía. Las áreas de los polígonos son: Granada 50.516 Ha, Ampliación Granada 111.194, Anzures 95.796 Ha.Miguel Hidalgo colinda con Azcapotzalco al norte, al oriente con Cuauhtémoc, al poniente con el Estado de México y al sur con Cuajimalpa de Morelos, Álvaro Obregón y Benito Juárez.

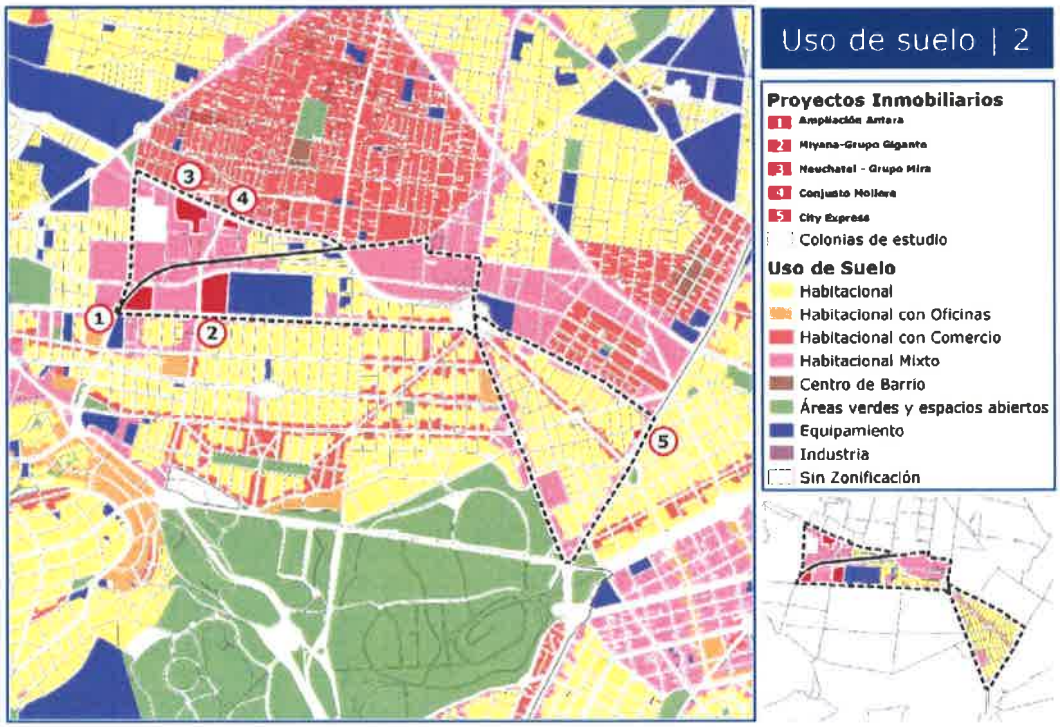
USOS DE SUELO

Las colonias Granada y Ampliación Granada se encuentran adyacentes Polanco, una de las zonas con mayro nivel de centralidad urbana y con un alto nivel económico mádela Ciudad de México. Durante años la colonia Polanco fue la preferida por diferentes empresas para establecer oficinas gracias a las diferentes amenidades, comunicación, proximidad y prestigio que ofrece; sin embargo, en los años recientes, las colonias Granada y Ampliación Granada han experimentado un importante desarrollo inmobiliario ampliando y distribuyendo la oferta de espacios de trabajo, servicios, equipamentos culturales, comercios de alta especialización y habitacionales del segmento residencial, ampliando así el nivel e importancia en términos de centralidad económica de la Alcaldía.

Sin duda se ha marcado un parteaguas en la historia de las colonias Granada y Ampliación Granda antes y después del desarrollo inmobiliario en curso, de tal forma que paso de ser una zona industrial a una nueva centralidad económica, habitacional, cultural, turística y social de la Ciudad de México.

En la actualidad, el uso de suelo predominante es de tipo Habitacional Mixto, el cual permite practicamente cual tipo de actividad complementaria dentro de los polígonos de las colonias en donde se insertan los 5 proyectos, tales como son equipamientos, usos mixtos, oficinas y recreativos.

Ilustración 2 - Usos de suelo Zona de estudio



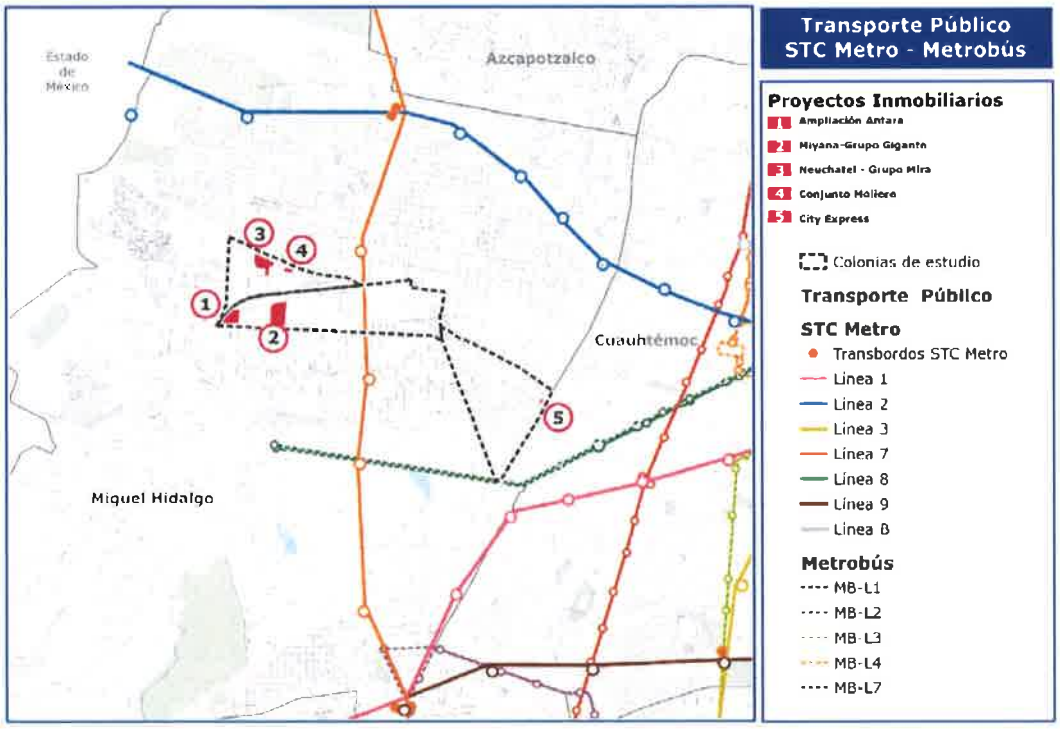
Fuente: Datos abiertos CDMX y Elaboración propia.

Esta variedad permite complementariedad en el desarrollo de actividades y genera efectos positivos en la movilidad, como viajes internos, cortos y que pueden desarrollarse con modos no motorizados o en vialidades no saturadas.

TRANSPORTE PÚBLICO

Ne materia de transporte público, el CETRAM Chapultepec es el más cercano al proyecto City Express en la Colonia Anzures. Encontramos también una amplia oferta de modos de transporte que componen la movilidad urbana de la zona por lo que existe un aceptable grado de accesibilidad en los recorridos peatonales, en bicicleta y transporte público.

Ilustración 3 - Transporte público STC Metro - Metrobús

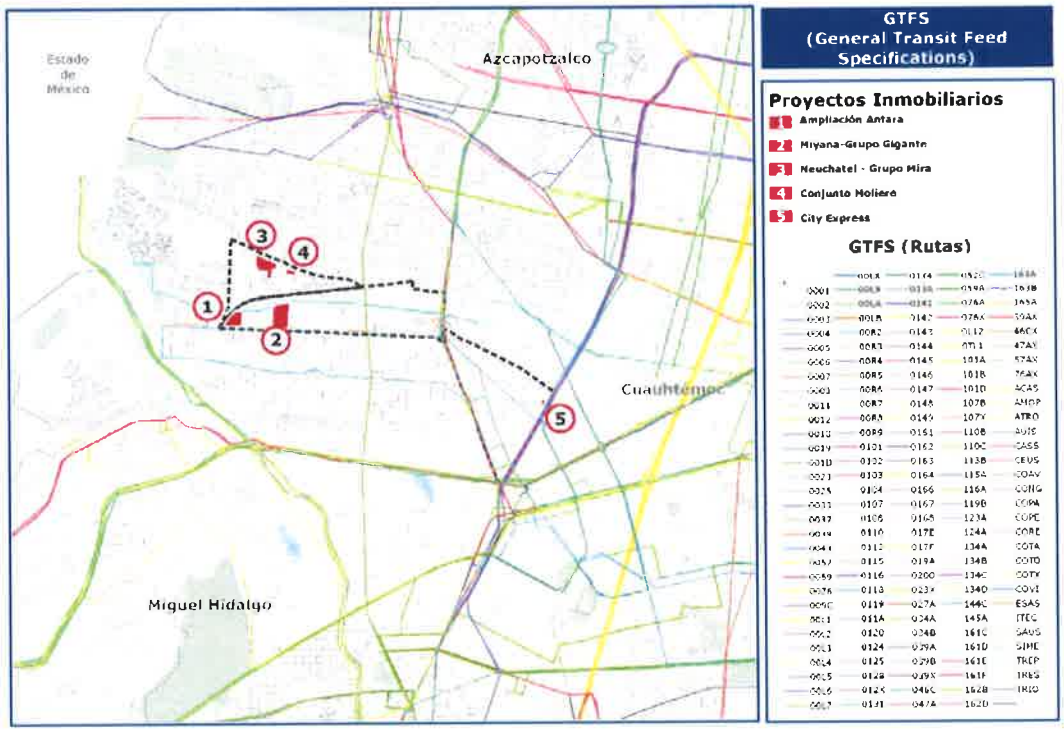


Fuente: STC Metro y Elaboración propia

La Ilustración 3 corresponde al transporte público por parte del STC Metro y Metrobús. La línea 7 del Metro que va de El Rosario a Barranca del Muerto ofrece dos estaciones cercanas a 4 proyectos dentro de la colonia Granada y Ampliación Granada (Río San Joaquín y Polanco) que se encuentran a menos de medio kilómetro de distancia. Hay intermodalidad entre el STC Metro y Metrobús con otras líneas que pertenecen a sus sistemas de redes como son las líneas 1,2,3,8,9 del Metro y las líneas1,2,7 del Metrobús.

Por otra parte, en la Ilustración 4con las rutas de transporte público colectivo se identifican corredores concesionados como son TREPSA, 0200, 00R3, 0019, 0059 de RTP, COTOBUSA y 0006 de Trolebús.

Ilustración 4 - Rutas transporte colectivo



Fuente: General TransitFeedSpecifiations y Elaboración propia

Se considera que la oferta de transporte público es suficiente en materia de cobertura, con algunos problemas respecto a capacidad en la hora de máxima demanda derivada por la gran pendularidad de los viajes de trabajo que además de estar fuertemente marcados en horario, son largos y tienen uso intensivo de varios sistemas de transporte tanto masivo como colectivo.

MOVILIDADNO MOTORIZADA E INFRAESTRUCTURA CICLISTA

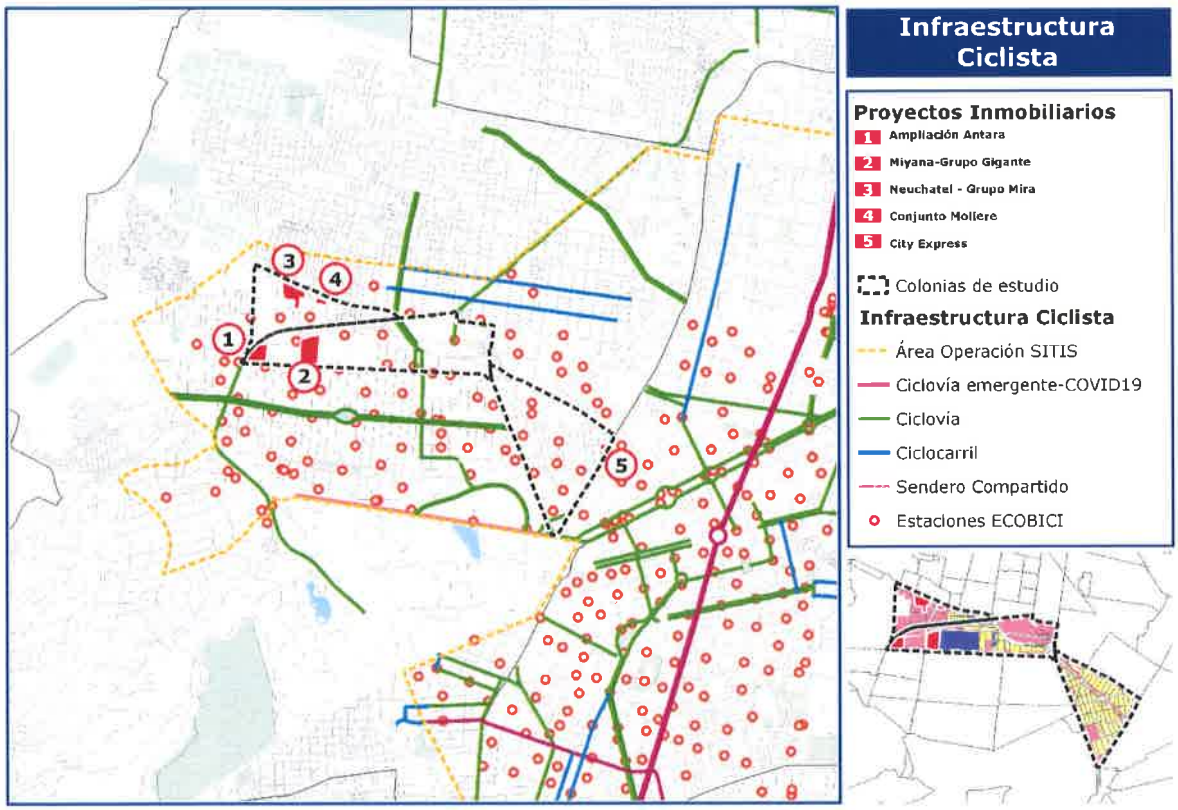
Resulta especialmente atractiva la experiencia ciclista para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios pues tiene impactos positivos en la dinámica de su movilidad urbana. Los trayectos en bicicleta favorecen el descongestionamiento de las vías, mejorando sus niveles de servicio; también son una alternativa para recorrer distancias a bajo costo, así como un modo de transporte sostenible y amigable con el medio ambiente.

Los desplazamientos en bicicleta dentro de la zona de análisis registran un crecimiento de usuarios que optan por este tipo de movilidad no motorizada respecto a otros modos de transporte.

En la Ilustración 5. se identifica la infraestructura ciclista con la que cuenta la zona analizada que incluye ciclocarriles, ciclovías y senderos compartidos interconectados entre sí y con una ciclovía emergente que recorre la Av. Insurgentes, que fue abierta como una forma de mitigar los efectos de la pandemia ocasionados por el COVID-19 dentro del contexto de la movilidad urbana en la CDMX.

También hay una amplia oferta de estaciones de ECOBICI dentro del área de operación de SITIS, en donde también se desplazan monopatines y otras plataformas de bicicletas sin anclaje (*Dockless*) como opciones potenciales de eficiencia en la movilidad dentro de los polígonos estudiados y áreas perimetrales.

Ilustración 5 - Oferta red ciclista

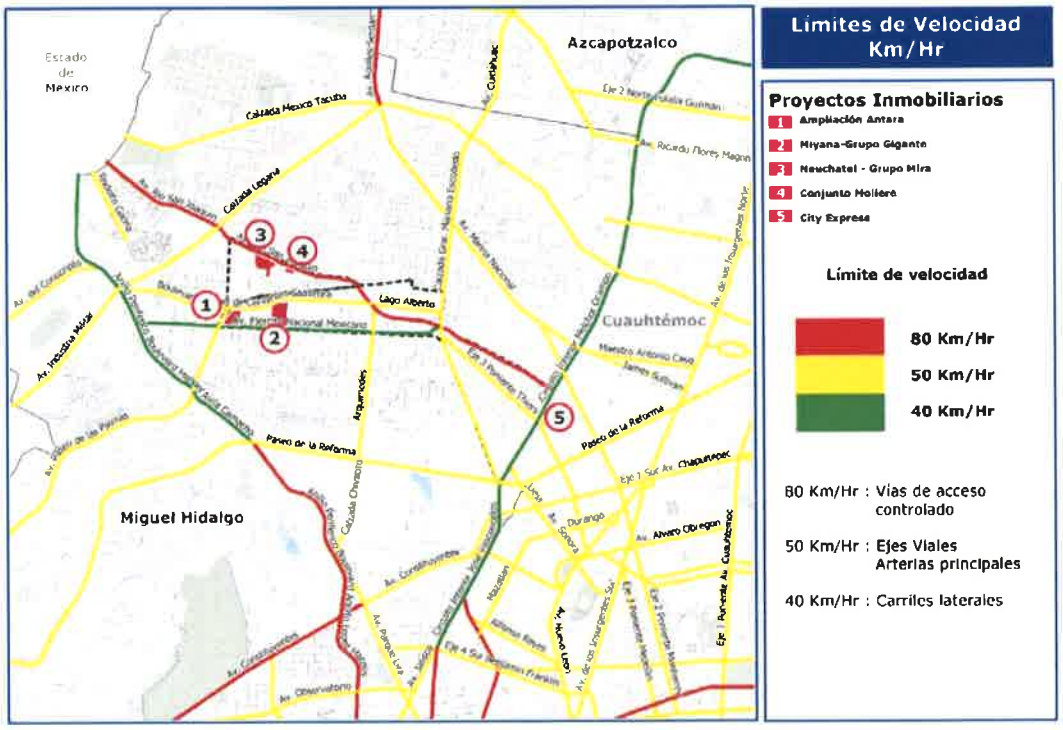


Fuente: Datos Abiertos CDMX y Elaboración propia.

OFERTA VIAL

En la Ilustración 6se mapearon los límites de velocidad dados en Km/h dentro de las vías principales que rodean a los proyectos. Estas velocidades se encuentran dentro de un rango de 80 a 40 Km/h. Los límites de velocidad más altos los encontramos en vías de acceso controlado como es la Av. Río San Joaquín y Anillo Periférico Boulevard Adolfo López Mateos. Velocidades de 50 Km/h fluyen a través de Ejes Viales y arterias principales como Av. Paseo de la Reforma, Lago Alberto, Calz. Gral. Mariano Escobedo, Av. Marina Nacional, Av. De las Palmas, Eje 3 Poniente Thiers y Boulevard Miguel de Cervantes Saavedra. Los carriles laterales dentro del Circuito Interior Melchor Ocampo y Av. Ejército Nacional Mexicano tienen como límite de velocidad los 40 Km/h.

Ilustración 6 - Vialidades y velocidades



Fuente: OSM (Open Street Maps) y Elaboración propia.

CARACTERIZACIÓN DE VIAJES

Según la Encuesta Origen Destino de la Zona metropolitana de la Ciudad de México 2017, en la zona de estudio se presentan 330,324 viajes diarios, en su mayoría internos (Tienen origen y destino en la misma zona).

Ilustración 7 - Viajes diarios por origen y destino

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

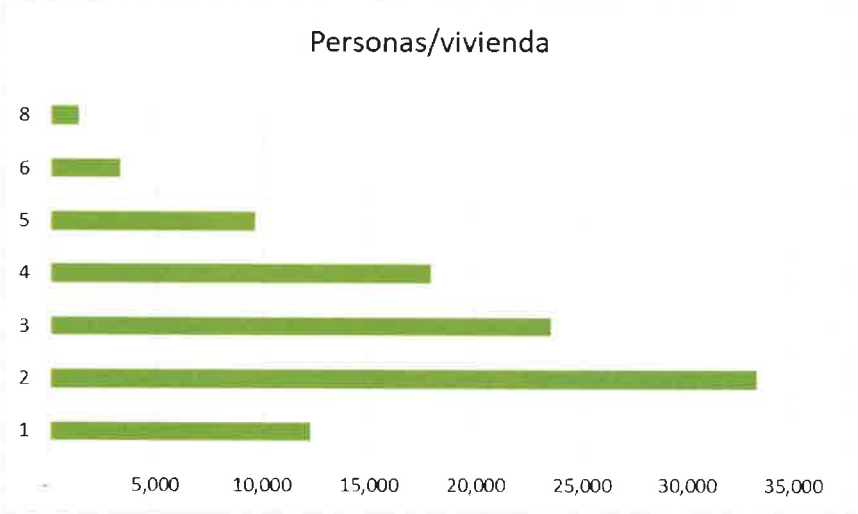
De los 150,724 hogares, el 53% tiene acceso a al menos un vehículo, se registran 101,938 vehículos que significan una motorización de 0.68 vehículos por hogar y 1 vehículo por habitante (Residente).

Ilustración 8 - Vehículos por hogar

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Respecto a la composición de las viviendas, el 45% de las personas viven en una vivienda de una o 2 personas, como se muestra en la Ilustración 9.

Ilustración 9 - Habitantes por tamaño de vivienda



Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

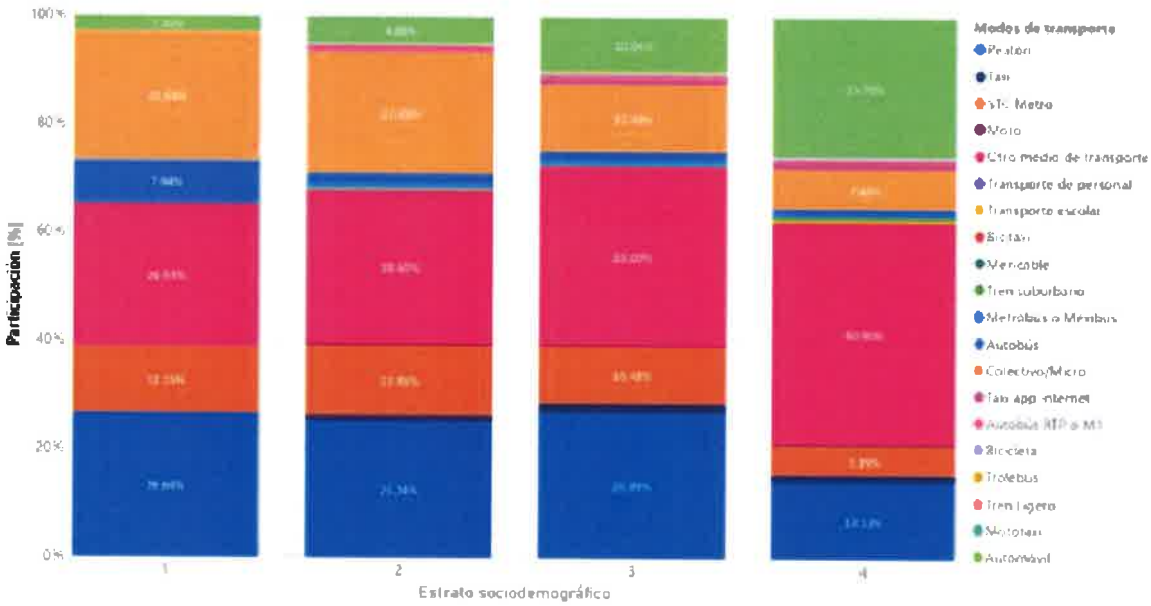
Respecto a los niveles de ingreso, el 92% son 3 o 4, lo que explica la alta tasa de motorización. La conjunción de estos factores genera los siguientes comportamientos:

- Viajes cortos, dentro o hacia colonias cercanas del mismo distrito.
- Poco uso del transporte público para viajes con origen o destino hogar de los habitantes de la zona.
- Gran cantidad de viajes en vehículo privado o modos no motorizados.
- Alta demanda de lugares de estacionamiento para viviendas y oficinas.

Ilustración 10 - Viviendas por estrato socio demográfico

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

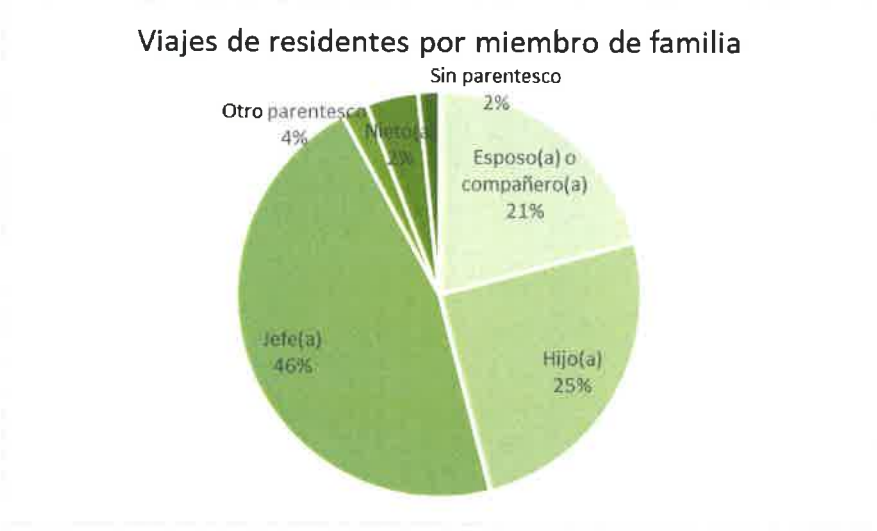
Ilustración 11 - Participación modal por estrato socioeconómico



Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Para la población residente, la distribución de viajes diarios entre semana indica que la mayor parte de los viajes son realizados por los jefes de familia o esposos, como se indica en la Ilustración 12. Una persona promedio realiza 1.83 viajes al día (Ilustración 13).

Ilustración 12 - Viajes por miembro de la familia



Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Ilustración 13 - Cantidad de viajes al día

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Cada uno de los viajes se compone en trayectos. Un trayecto es una fase del desplazamiento que se realiza en un modo en particular. Por ejemplo, un viaje normal se compone de un trayecto en caminata hasta el estacionamiento, otro trayecto en automóvil y finalmente otro trayecto en caminata desde el estacionamiento hasta el destino final.

Respecto a trayectos los viajes con origen o destino en la zona se componen de viajes de residentes y de personas que acuden a realizar alguna actividad. En total en la zona se realizan 2,895,294 trayectos de los cuales el 35% fue en automóvil. En la Ilustración 14, se muestra la hora de inicio de cada uno. Se concluye que el periodo crítico para los sistemas de transporte es la punta de la mañana que empieza a las 6 am y termina a las 8 am.

Ilustración 14 - Trayectos por hora de inicio

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

El periodo valle es entre las 9 y las 11 de la mañana y la tarde vuelve a tener picos a las 14 horas (hora de comida) y 18 horas (hora de salida de oficinas). Si bien la forma del perfil horario es similar para viajes de residentes y visitantes, la magnitud de viajes de visitantes es muchísimo mayor (eje principal con un pico de 266,000 trayectos a las 8 am) comparado con el de residentes (eje secundario con un pico de 32,000 trayectos a las 8am).

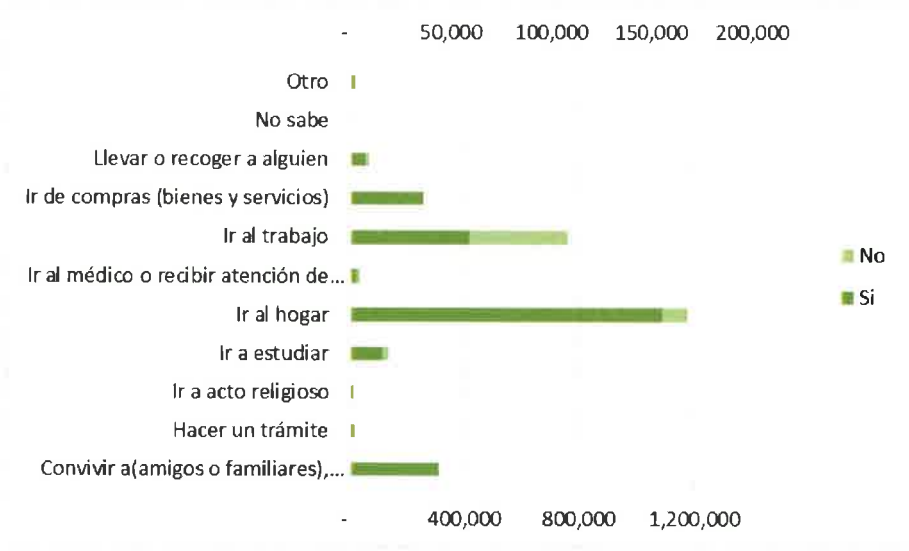
Ilustración 15 - Trayectos por hora y usuario

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

También se identifica una diferencia clara en los viajes y las horas de comida y regreso a casa, en donde se puede intuir que los viajes a las 13 horas son mucho mas importantes para los residentes que lo de salida de horario de oficina a las 18 horas.

Respecto a los motivos de viaje, los principales tanto para residentes como para visitantes son trabajo y regreso al hogar, seguidos de compras y convivencia con amigos o familiares; siendo los motivos de trabajo mas marcados para visitantes que para residentes.

Ilustración 16 - Motivos de viaje



Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

La encuesta OD2017 fue realizada a hogares por lo que no se encuestaron a turistas, por lo tanto no se identifican viajes de turismo en estos resultados.

Respecto al uso del automóvil la Tabla 3 muestra cómo, los residentes tienden a usar más el automóvil con un 44% de los viajes.

Tabla 3 - Uso del automóvil por usuario

	Visitante	Residente
No utilizó	67%	56%
Utilizó	33%	44%

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Aunque es una de las zonas con mayor cobertura de la red ciclista y de bicicletas públicas de la Ciudad, se observa que la partición modal de trayectos es marginar, y aunque hay un porcentaje mayor de uso por parte de residentes, en ningún caso se alcanza el 2% de los viajes.

Tabla 4 - Uso de bicicleta

Bicicleta	Visitante	Residente
Utilizó	1.12%	1.69%

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Respecto al transporte público, como es de esperarse, los residentes solo lo usan en un 16% de los casos comparado con casi un 50% de Visitantes.

Tabla 5 - Uso Transporte público

TP	Visitante	Residente
No utilizó	51%	84%
Utilizó	49%	16%

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Finalmente, respecto a la caminata, la mayor parte de los trayectos contaron con una fase en este modo haciendo evidente la necesidad de espacios, servicios e infraestructura adecuada para el peatón. La pregunta a la que se refiere la Tabla 6 fue: "Dígame por favor sí Caminó en la calle como medio de transporte".

Tabla 6 - Caminata

Caminata	Visitante	Residente
No utilizó	49%	48%
Utilizó	51%	52%

Fuente: EOD2017 y Elaboración propia.

Respecto a los viajes de turismo, se identificó que la zona cuenta con grandes atractores de viajes de usuarios de hotel, no solo por los museos, teatros, parques y atracciones, sino por la alta concentración de corporativos y oficinas destino de viajeros de trabajo.

1. HOTEL AMPLIACIÓN ANTARA

El proyecto Antara Fase II es un complejo de usos mixtos que se construirá en el terrenoubicado en la **Avenida Ejército Nacional Mexicano No. 843, colonia Granada**, alcaldía MiguelHidalgo, C.P. 11520 en la Ciudad de México, el terreno en cuestión cuenta con una superficie de 17,610.00 m^2. El proyecto aprobado por diferentesdependencias de la Ciudad de México integra los sigueintes usos: Centro Comercial, OficinasCorporativas, Vivienda, Auditorio, Agencia Automotriz, Galería y Estacionamiento, mismos que se encuentran permitidos en la Zonificación HM (Habitacional Mixto).

Sin embargo, dada la transformación que ha ocurrido en los últimos años en la coloniaGranada se solicita la modificación de uso del suelo para incorporar el uso de Hotel en25,145.82 m^2, en sustitución aluso de Vivienda.

Ilustración 17 - Propuesta Antara

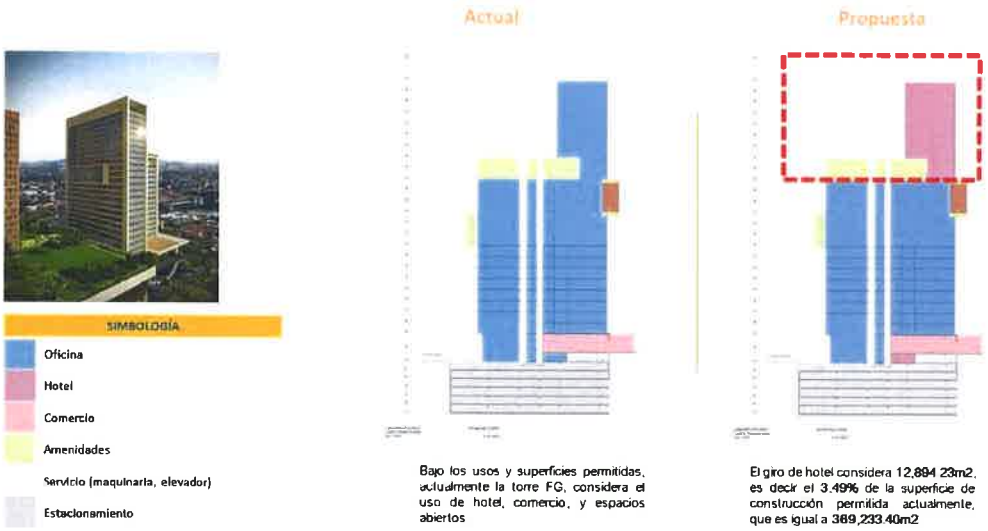
Fuente: Información de apoyo para alcaldes, diputados y vecinos SECTUR

Con relación a los impactos positivos y negativos que actualmente se identifiquen con respecto al uso: Habitacional, Oficinas y el ámbito Hotelero, que nos permita identificar lo que prevalece en este análisis, y determinar la viabilidad de un cambio de uso de suelo; es de resaltar que en este caso específico se trata de un proyecto en desarrollo de usos mixtos que consiste en área comercial, viviendas y oficinas, lo que ha desarrollado impactos urbanos en la zona de influencia y que se trata de una de las torres a desarrollar para la ocupación con uso de hotel, misma que se encuentra en proceso de construcción, por lo que se describen los análisis a través del estudio metodológico realizado, para identificar los índices y los impactos para llegar a una consideración que demuestra que los impactos no son de índices y aspectos negativos que pudieran impactar en mayor medida en la zona de estudio; así como los análisis realizados para el cambio de uso de oficinas a uso de hospedaje reflejan que son índices de menor impacto

2. HOTEL MIYANA

El proyecto Miyana es un complejo de usos mixtos que se construirá en el terreno ubicado en la Avenida **Ejercito Nacional 769, colonia Granada**, alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11520 en la Ciudad de México, que cuenta con 43,954.00 m^2. El predio actualmente cuenta con un proyecto arquitectónico aprobado por diferentes dependencias de la Ciudad de México con el uso de sueloHabitacional Mixto.

Ilustración 18 - Propuesta Miyana



Fuente: Información de apoyo para alcaldes, diputados y vecinos SECTUR

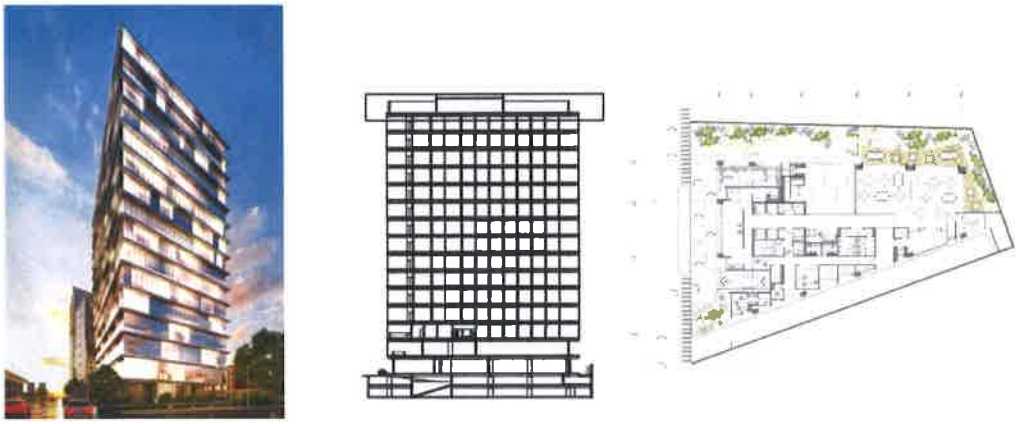
El cambio propuesto es de 17,616.76 m^2 de Oficina a Hotel.

En este caso específico se trata de un proyecto en desarrollo de usos mixtos que consiste en área comercial, viviendas y oficinas, lo que ha desarrollado impactos urbanos en la zona de influencia y que se trata de una de las torres en planta alta a desarrollar para la ocupación con uso de hotel, misma que se encuentra en proceso de construcción,por lo que se describen los análisis a través del estudio metodológico realizado, para identificar los índices y los impactos De conformidad al corte esquemático que se presenta en la parte superior de una de las torres, lo que representa el analisis de los aspectos enunciados en el presente, con la consideración que se trata de un proyecto global que permite identificar de manera global los impactos tanto del proyecto macro como el de la integracion del servicio de Hospedaje que se solicita dentro de este analisis particular del intercambio de uso de oficinas a hospedaje de los argumentos vertidos

3. HOTEL ALLSITE

El proyecto Moliere es un proyecto de uso exclusivo como hotel se construirá en el terreno ubicado en la **Calle Moliere 515, colonia Granada**, alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11520 en la Ciudad de México, que cuenta con 43,954.00 m^2. El predio actualmente cuenta con un proyecto arquitectónico aprobado por diferentes dependencias de la Ciudad de México con el uso de suelo Habitacional Mixto.

Ilustración 19 - Propuesta Moliere



Fuente: Información de apoyo para alcaldes, diputados y vecinos SECTUR

El cambio propuesto es de 17,014.00 m^2 de Oficina a Hotel.

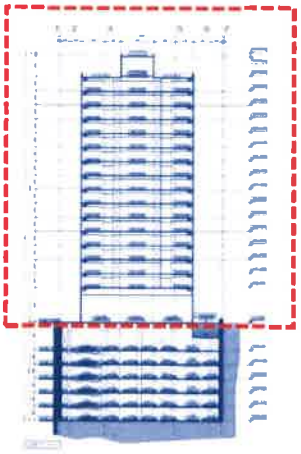
se trata de obra nueva de usos mixtos que consiste en área comercial, para el desarrollo de hospedaje-hotel lo que ha desarrollado impactos urbanos en la zona de influencia y que se trata de una de las torres a desarrollar para la ocupación con uso de hotel

El cual se realizará al 100% para uso de hospedaje hotel y servicios complementarios, el predio en esquina con la lateral de la Avenida Río San Joaquín, el cual se considera de acuerdo con los diagnósticos que el aspecto de movilidad es el de mayor relevancia para su consideración; así mismo, el cambio solicitado de 15 niveles es permitido de manera directa por la Norma de Ordenación por Vialidad, aumentado el porcentaje de área libre y considerando que el uso de suelo para hotel actualmente se considera prohibido

4. HOTEL CUADRANTE NEUCHATEL

El proyecto Cuadrante Neuchatel es un complejo de usos mixtos que se construirá en el terreno ubicado en **la Avenida Río San Joaquín No. 498, colonia Granada,** alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11520 en la Ciudad de México, que cuenta con 29,601.00 m^2. El predio actualmente cuenta con un proyecto arquitectónico aprobado por diferentes dependencias de la Ciudad de México con los siguientes usos de suelo: Centro Comercial, Oficinas Corporativas, Vivienda, Auditorio, Agencia Automotriz, Galería y Estacionamiento los que se encuentran permitidos en la Zonificación HM (Habitacional Mixto).

Sin embargo, dada la transformación que ha ocurrido en los últimos años en la colonia Granada se solicitará mediante el trámite de Modificación de Uso del Suelo el uso de Hotel en 266,413.00 m^2, que representa un 7.2 % del proyecto total, después de realizar un estudio de Mercado el cual concluyó que la tendencia de la colonia Granada y Ampliación Granada denominadas actualmente "Nuevo Polanco".



El cambio propuesto es de una torre de 20,548.00 m² de oficinas a hotel.

se trata de un proyecto en desarrollo de usos mixtos que consiste en área comercial, viviendas y oficinas, lo que ha desarrollado impactos urbanos en la zona de influencia y que se trata de una de las torres a desarrollar para la ocupación con uso de hotel, misma que se encuentra en proceso de construcción, por lo que se describen los análisis a través del estudio metodológico realizado, para identificar los índices y los impactos para llegar a una consideración que sirva para definir al proceso que nos ocupa El proyecto que cuenta con una superficie a construir de 266,413.00 m²., el uso de hotel en una de las torres representa un 7.2 % del proyecto total. Considerando la realización de una de las torres de vivienda para el uso de hospedaje, el cual determina que dentro del marco global y el porcentaje que representa el uso de hospedaje con relación a la vivienda se determina su consideración de que los análisis en los aspectos señalados en el presente conlleven una disminución en el aspecto global de los impactos, con el cambio de uso de suelo solicitado.

5. HOTEL CITY EXPRESS ANZURES

El proyecto City Express Anzures es un proyecto de uso exclusivo como hotel se construirá en el terreno ubicado en el Circuito Interior Melchor Ocampo No. 323, colonia Anzures, alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11590 en la Ciudad de México, que cuenta con 975.00 m^2. El predio actualmente cuenta con un Hotel en operación que fue severamente dañado por el sismo de 2017, lo que se busca es preservar el uso de suelo para satisfacer la demanda existente de esta parte de la Ciudad de México.

Ilustración 20 - Propuesta City Express

Actual

Propuesta

Fuente: Información de apoyo para alcaldes, diputados y vecinos SECTUR

El cambio propuesto es de 5,480.00 m^2 de hotel a hotel.

se trata de un inmueble existente de 10 niveles con uso de Hotel desde los años 80´s, el cuál considera el acceso al inmueble sobre vialidad primaria, la cual tiene una magnitud considerable; asimismo, las vialidades alternas tienen un funcionamiento óptimo; por lo que no se observa ningún efecto negativo desde la época de su construcción y funcionamiento hasta la actualidad.

Es de resaltar que el edificio original sufrió severos daños por el sismo de 2017, y desde entonces se encuentra abandonado, situación que genera una imagen de deterioro del entorno, por lo que se busca preservar el uso de suelo para satisfacer la demanda existente de esta parte de la Ciudad de México, con el antecedente de que durante su operación no ocasionó impactos negativos en la zona; a continuación se describen los análisis a través del estudio metodológico realizado, para identificar los índices y los impactos para llegar a una consideración que sirva para definir al proceso que nos ocupa y que a continuación se detalla.

RESULTADOS ESTUDIO DE MOVILIDAD

Para la evaluación de los cambios, se parte de estimar la cantidad y las características de los viajes actuales.

CANTIDAD DE VIAJES GENERADOS EN SITUACIÓN ACTUAL

Para la estimación de la cantidad de viajes se presenta a continuación una tabla resumen con las características de cada proyecto sin cambio en las actividades ni en el uso de suelo:

Tabla 7–Áreas sin cambio

Proyecto	Área	Oficinas	Vivienda	Hotel	Habitaciones	Amenidades
Antara	25,146	-	25,146	-	-	
Miyana	12,894	12,894	-	-	-	
Moliere	17,617	17,014	-	-	-	
Neuchatel	20,548	20,548	-	-	-	
City Express	5,480	-	-	5,480	143	822

Fuente: Información proyectos Anexos y elaboración propia

Según el Trip Generation Handbook, la tasa de generación de viajes por unidad de vivienda (Apartamento de ingreso alto) es corresponde a la siguiente ecuación:

$$V = e^{0.83 * \ln(unid) + 2.5}$$

donde

V: Viajes totales en vehículo (Generados y atraídos)
Unid: Cantidad de viviendas

Para la aplicación de esta ecuación se considerará que cada vivienda en Antara sería de un promedio de 100.00m^2.

Para los proyectos de oficina se usa la siguiente ecuación:

$$V = e^{0.84 * \ln(emp) + 2.23}$$

donde

V: Viajes totales en vehículo (Generados y atraídos)
emp: Empleados

Para la aplicación de esta ecuación se considera que por cada metro cuadrado hay 0.1 empleados o lo que es igual, que cada empleado requiere 10 m^2 de oficina

Para hotel, se consideran 2 fuentes de generación de viajes, la de los huéspedes y la de los empleados. Para los huéspedes se emplea la siguiente ecuación:

$$V = (8.95 * hab * fo) - 373.16$$

donde

V: Viajes totales en vehículo (Generados y atraídos)
hab: Habitaciones
fo: Factor de ocupación

Adicional a los viajes de huéspedes, se consideran los viajes de los empleados y amenidades mediante la siguiente ecuación:

$$V = 89.95 * (mc * 10.764/1000)$$

donde

V: Viajes totales en vehículo (Generados y atraídos)
mc: Metros cuadrados de amenidades

Como resultado se muestra la cantidad de viajes para todos los proyectos en la Tabla 8 - Viajes uso actual.

Tabla 8 - Viajes uso actual

Proyecto	Empleados	Viviendas	Viajes empleados	Viajes Vivienda	Hotel Huesped	Hotel Emp	Viajes Hotel	Viajes/m2
Antara	-	251	-	1,197	-	-	-	0.048
Miyana	1,289	-	3,813	-	-	-	-	0.296
Moliere	1,701	-	4,812	-	-	-	-	0.283
Neuchatel	2,055	-	5,639	-	-	-	-	0.274
City Express	-	-	-	-	536	1,061	1,597	0.291

Fuente: Elaboración propia

En total, los proyectos sin cambio de uso de suelo generarían 23,951 viajes al día usando la metodología del Trip Generation Handbook.

Para caracterizar estos resultados se empleó la información registrada en la Encuesta Origen destino a Hogares en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.El trabajo consistió en identificar la cantidad de hogares de la zona de estudio y los viajes que generan y atraen cada uno de ellos para lograr una caracterización más realista, tanto en magnitud, como en modo y origen y destino.Se procedió de la misma manera para los viajes de trabajo. A continuación, se muestran los principales resultados del análisis.

CANTIDAD DE VIAJES GENERADOS CON CAMBIO DE ACTIVIDADES

Para la estimación de la cantidad de viajes con cambio de actividades y uso de suelo, se emplearon las mismas ecuaciones descritas en el apartado anterior, modificando las áreas asignadas de acuerdo a la Tabla 9.

Tabla 9 - Áreas con cambio

Proyecto	Área	Oficinas	Vivienda	Hotel	Habitaciones	Amenidades	Estac.
Antara	25,146	-	-	25,146	175	2,420	400
Miyana	12,894	-	-	12,894	177	3,072	353
Moliere	17,617	-	-	17,617	348	3,523	80
Neuchatel	20,548	-	-	20,548	300	4,939	411
City Express	5,480	-	-	5,480	143	1,096	70

Fuente: Elaboración propia

Al realizar el cálculo de los viajes se encuentran los resultados de la Tabla 10.

Tabla 10 - Viajes con cambio

Proyecto	Hotel Huesp	Hotel Emp	Viajes Hotel	Viajes/m2	Δ
Antara	739	2,343	3,082	0.123	157%
Miyana	752	2,975	3,726	0.289	-2%
Moliere	1,838	3,411	5,250	0.298	5%
Neuchatel	1,533	4,782	6,315	0.307	12%
City Express	536	1,061	1,597	0.291	0%

Fuente: Elaboración propia

CARACTERIZACIÓN DE VIAJES ADICIONALES

Para caracterizar los viajes adicionales calculados en el apartado anterior, se procedió a identificar la diferencia entre el comportamiento de los viajes de residentes con respecto a turistas y así estimar la partición modal de los viajes.

Del apartado "Caracterización de los viajes" se puede resumir que los residentes tienen en su mayoría destinos cercanos al hogar, con un horario punta muy marcado a las 8 am y preferencia por el automóvil. Este comportamiento podría ser similar en el caso de los huéspedes de hoteles de acuerdo con las siguientes características:

- El usuario de los hoteles de los proyectos es en su gran mayoría viajero de trabajo que elige la ubicación del hotel para minimizar los desplazamientos dentro de la ciudad.
- Los principales destinos fuera de la zona de estudio son las zonas de corporativos en Reforma, Insurgentes y Santafé.
- Realizan viajes en taxi o taxis por plataforma digital en su mayoría.
- Requieren servicios especiales de transporte desde y hacia el aeropuerto (taxi de sitio, taxi de plataforma o transporte de hotel).
- Tiene horarios de desplazamiento similares a los horarios de viajes de trabajo.
- Tienen un reparto modal de 44% Automovil, 16% Transoprte público y 40% otros.

En ese sentido, el aumento de viajes por concepto de huéspedes tiene un impacto marginal siempre y cuando se propongan medidas para disminuir el uso del taxi de sitio, de calle o de plataformas y se cuente con alternativas de transporte desde y hacia el aeropuerto colectivas que aumenten la ocupación de los vehículos que las ofrecen.

En contraste, se considera que los viajes de empleados de los hoteles se comportarán mas parecido a los viajes de no residentes del apartado "Caracterización de viajes" que, en resumen:

- Prefieren el uso de sistemas de transporte público.
- Tienen horarios muy marcados por la entrada y salida de turnos.
- Tienen un reparto modal de 33% automóvil, 50% transporte público y 12% otros.

ESTIMACIÓN DEL IMPACTO EN LA CAPACIDAD

Para la estimación del impacto en la capacidad de los sistemas de transporte se consideran los siguientes supuestos:

Tabla 11 - Viajes adicionales por proyecto y usuario

Proyecto	Huéspedes	Empleados
Antara	-	1,885
Miyana	-	-
Moliere	437	-
Neuchatel	676	-
City Express	-	-

Fuente: Elaboración propia

- El proyecto de Antara es el que genera una mayor cantidad de viajes adicionales. Todos los viajes nuevos serán supuestos como de empleados.
- Moliere y Neuchatel genera una cantidad adicional de viajes, sin embargo, estos pueden asumirse como viajes de huéspedes pues en situación sin cambio los usuarios tienen características de viajes de trabajo (oficinas).

En resumen, los nuevos viajes distribuidos con los porcentajes de partición modal de cada segmento de usuario se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 12 - Viajes nuevos por modo

	Total	Huespedes	Empleados	Nuevos	%_Total
Automovil	999,990	490	622	1112	0.111%
Transporte público	1,320,291	178	924	1102	0.083%
Viajes totales	2,895,294	668	1546	2214	0.076%

Fuente: Elaboración propia

Si bien los nuevos viajes pueden generar conflicto en tramos específicos de la red (calles adyacentes y entradas y salidas de estacionamientos), el impacto en la red general de transporte es marginal con aumentos en la necesidad de viaje del orden del 0.1%.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO URBANO.

Tomando como base la información disponible para el presente estudio y en función de las características de los proyectos a desarrollar para ofertar el servicio de hospedaje, como parte del análisis se determinó que los principales impactos urbanos generados se dividen en tres grandes apartados:

- Hídricos:

  Es importante destacar que el uso de hotel genera un consumo mucho mayor al de los usos originalmente planteados (vivienda u oficinas) y que para su aprobación el SACMEX deberá realizar la evaluación y en su caso establecer las condicionantes para garantizar el consumo y capacidad de descarga de estas usos.

  - consumo, descarga y tratamiento de agua de habitaciones, servicios alimenticios y amenidades.
  - Reforzamiento hidráulico
  - Integración de sistemas de captación y reutilización de agua.

- Movilidad:

  Los proyectos necesariamente deberán volver a realizar los estudios de impacto vial que determine la SEMOVI y en su caso las condicionantes a las que estarán sujetos en el caso de que el Dictamen de Impacto Urbano sea favorable.

- número de viajes, frecuencia y origen-destino de huéspedes, empleados y proveedores.

- Integración Urbana:

La SEDUVI junto con la Alcaldía deberán establecer, en su caso, las condicionantes que en materia de integración urbana deberán realizar los interesados para mitigar, compensar y lograr la adecuada integración urbana de los proyectos.

- Banquetas, guarniciones, cruces vehiculares, accesibilidad peatonal y universal, arborización, restricciones de frentes, permeabilidad visual y funcional, bordes y límites.

Las medidas de mitigación, integración y/o condicionantes que se deriven de las respectivas actualizaciones de los Dictámenes de Impacto Urbano en nuestra opinión deberán atender prioritariamente estos tres factores y como se mencionó anteriormente estas acciones deberán de realizarse dentro de un polígono previamente definido y dentro de los posible ejecutarse de manera conjunto.

MOVILIDAD

Respecto al impacto de los cambios en usos de suelo y actividades en la movilidad se puede concluir:

- El impacto en la movilidad generado por los cambios de actividades puede considerarse marginal para los proyectos Miyana, Moliere y City Express.
- El proyecto Neuchatel tiene un impacto moderado en la cantidad de viajes. En la fase posterior del estudio podrá evaluarse a mas detalle el efecto de los aproximadamente 1,000 viajes diarios adicionales, que representan un aumento del 12%.
- El proyecto de Antara es el que genera mayor cantidad de viajes adicionales teniendo en cuenta que es el único en donde se cambia de uso de suelo residencial a hotel. El aumento es de un 157%.
- Aunque en total, Antara es el proyecto con mas viajes nuevos, la tasa de viajes por metro cuadrado es la menor en la situación con cambio. Esto deriva del tamaño promedio de las habitaciones.
- El hotel Neuchatel es el que resulta con mayor tasa de generación de viajes por metro cuadrado con proyecto, en parte por el área de amenidades. Es probable que algunas de las zonas consideradas para este cálculo tengan una tasa de generación de viajes menor, pero se necesitaría mayor detalle en la información suministrada por el proyectista para el ajuste (En específico, áreas de Gimnasio, Restaurante, Business Center y Lavandería).
- Se considera que, el cambio de uso de suelos y actividades de los proyectos genera un impacto en la movilidad mitigable. Sin embargo, tal como lo sugiere ella respuesta emitida por la Secretaría de movilidad, se deberá presentar un nuevo estudio de impacto a la movilidad dentro del estudio de impacto urbano que considere los nuevos viajes y, sobre todo, la caracterización de las necesidades diferentes de los mismos (horarios, modos, y destinos diferentes para los turistas, trabajadores y proveedores).

Como recomendaciones se sugiere:

- Considerando la partición modal de viajes de huéspedes y empleados, los cambios generarán un amento de al menos 1,200 viajes diarios nuevos en automóvil. Estos viajes podrían significar un aumento en las demoras y la congestión considerable en las vías circundantes a los proyectos, por lo que se recomienda realizar un estudio de impacto vial evaluando diferentes alternativas de accesos, estacionamientos y giros para mitigar impactos en la movilidad de vecinos y usuarios de la red.
- Desarrollar estrategias para reducir al máximo el uso de automóviles particulares para los empleados de los hoteles mediante:
    - Programas de incentivos para viajes en vehículo compartido (carpooling entre compañeros).
    - Incentivos para el uso de transporte público
    - Desarrollar convenios con prestadores de servicios de transporte privado colectivo (tipo UrbVan o Jetty).
- Desarrollar estrategias para incentivar los modos de transporte no motorizados en los huéspedes mediante:
    - Convenios con prestadores de servicios de movilidad por demanda tipo EcoBici, mobike, Dezba, Jump, Lime, Bird o Movo.
    - Desarrollar convenios con prestadores de servicios de transporte privado colectivo (tipo UrbVan o Jetty).
    - Ofrecer servicios de transporte colectivo al aeropuerto.

DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS INMOBILIARIOS

Los proyectos inmobiliarios que analizaremos se encuentran en su mayoría en la colonia Granada, geográficamente se encuentran muy cercanos, a continuación, se describe de forma general cada uno de estos proyectos y sus características. La descripción detallada se encuentra en los Anexos y es la información que fue suministrada al consultor para este diagnóstico.

Con fundamento en la Ley de Desarrollo Urbano para la Ciudad de México, en los artículos 41 y 42 fracción II inciso h) fracciones IV, VI, IX y artículo 42 Bis, todos vigentes al momento de la emisión del presente, con base en los análisis determinados con detalle y fundamentados en el estudio realizado, para determinar que pudieran impactar en mayor medida en la zona de estudio; así como los análisis realizados los aspectos urbanos y las consideraciones en materia estrictamente de Desarrollo Urbano; como son la infraestructura en la zona de influencia y que demuestra que los impactos no son de índices y aspectos negativos para el cambio de uso de oficinas a uso de hospedaje reflejan que son índices de menor impacto; **por lo que en cumplimiento a la solicitud del H. Congreso de la Ciudad de México** se determina**OPINIÓN FAVORABLE para los proyectos aqui señalados por lo que las areas competentes de la alcaldia asi como la opinion de la sociedad, se sugiere tomara en consideracion los factores y argumentos aqui expresados**