

puro
centro

#PuroCentro



El
centro
florece
contigo.





El programa Puro Centro tiene el objetivo de mejorar la calidad de vida de quienes viven, transitan y disfrutan del Centro Histórico, a través de acciones que buscan: reducir las emisiones de gases contaminantes, mejorar la movilidad, y reactivar los espacios públicos.

El centro florece contigo.



Estrategia Puro Centro

La **Estrategia Puro Centro** está constituida por un conjunto de acciones progresivas entre las que se incluye la peatonalización de calles, gestión del estacionamiento en el Centro Histórico, así como el fortalecimiento de la infraestructura y la renovación de la flota de transporte público.

Puro Centro se estructura en cinco ejes fundamentales:

1. Movilidad peatonal
2. Corredores de transporte público
3. Gestión del estacionamiento
4. Renovación de flota
5. Comunicación y socialización



El centro florece contigo.



Estrategia Puro Centro

MOVILIDAD PEATONAL

Estrategia para mejorar la movilidad en el Centro Histórico mediante la redistribución del espacio vial y la ampliación de espacio para circular a pie: se propone una visión objetivo para crear una red de calles peatonales y calles exclusivas para el transporte público.

RENOVACIÓN DE FLOTAS

Se propone la adopción de un nuevo etiquetado para la identificación de tecnologías vehiculares, que facilite la implementación de medidas de renovación de flota y restricción vehicular. Se presentan etiquetados específicos para vehículos ligeros y pesados, y cronogramas de implementación.

ESTRATEGIA DE BRANDING Y COMUNICACIÓN

Estrategia de Branding para diseñar una imagen positiva del proyecto, reducir posibles fuentes de oposición y comunicar de manera clara y efectiva las medidas propuestas como parte del proyecto, enfocado tanto en personas servidoras públicas como con la futura comunicación con la población.



CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Propuesta de redistribución del espacio vial para las distintas personas usuarias de la vía. Se propone mejorar los servicios de transporte que cruzan el Centro Histórico de norte a sur, sobre Isabel la Católica y Simón Bolívar. Se plantea una mejora integral, reconfiguración de calle y renovación de flota.

GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

Se presenta un diagnóstico operacional legal y operativo para mejorar la gestión del estacionamiento dentro y fuera de vía. Se presentan recomendaciones para mejorar el sistema de parquímetros en CDMX, y recomendaciones particulares para el polígono de Santa María la Redonda en el Centro Histórico.

El centro florece contigo.

1

Movilidad Peatonal

El centro florece contigo.



Movilidad peatonal

Gran parte del espacio público del Centro Histórico se dedica al tránsito y estacionamiento del automóvil. Reducir la superficie dedicada al transporte de vehículos privados y reasignarlo a modos de movilidad no motorizada puede mejorar la experiencia de todas las personas que transitan por este espacio y así atraer más viajes en modos sustentables.

Reasignación del espacio público: priorizar la movilidad activa



Análisis comparativo de planes de reconfiguración del espacio vial en el Centro Histórico.



Metodología para definir la intervención peatonal a partir de elementos atractores en la zona, vocación de la vía (habitabilidad o movilidad), red de transporte público.



Visión objetivo: Propuesta de reasignación del espacio

Movilidad peatonal



Análisis comparativo de planes de reconfiguración del espacio vial en el CH

Existen varios instrumentos de planeación que han propuesto diversas intervenciones peatonales. Por ello, **se realizó un mapeo y análisis comparativo de las diferentes propuestas que aún no han sido implementadas** para identificar posibles sinergias en tramos coincidentes.

De esta manera, las propuestas existentes se retoman como base para identificar posibles áreas de oportunidad para reordenar la movilidad y priorizar los viajes a pie.

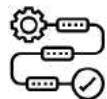
Se realizó la comparativa de los siguientes planes:

- A. [Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico](#)
- B. [Plan Integral de Manejo para el Centro Histórico \(PIM-CHCDMX\) para 2017-2022](#)
- C. [Plan de Recuperación del Centro Histórico 2020-2024](#)
- D. [Plan de Reapertura del Centro Histórico de la Ciudad de México. Hacia la nueva normalidad en el CH \(2020\)](#)



El centro florece contigo.

Movilidad peatonal



Metodología para definir la intervención peatonal

Se definió una metodología a escala local con el objetivo de incrementar el espacio asignado a las personas que se desplazan en modos sostenibles: a pie, en bicicleta o en transporte público y con ello fomentar este tipo de viajes.

A. Propuesta de criterios para la instauración de una zona peatonal

Se realizó una revisión de literatura para identificar y priorizar los elementos determinantes para la delimitación de una zona peatonal. A partir de estos se sugiere considerar los siguientes criterios para establecer establecer una zona peatonal:

Criterios:

- Elementos atractores de viajes
- Actividad comercial
- Multifuncionalidad de la zona
- Vocación de la vía
- Conexión con red transporte público
- Incidencia de siniestros viales
- Congestión vial
- Presencia de estacionamiento en la vía pública
- Zonas o puntos con alto flujo de personas peatonas/usuarios de la vía
- Conexión con otras zonas o corredores peatonales

Movilidad peatonal

B. Evaluación de calles del Centro Histórico

- La selección de calles deriva de las propuestas de los planes de reconfiguración del espacio en el Centro Histórico como el PIMCH y el Plan de Reapertura del CH.
- Se considera la conexión con calles peatonales existentes para establecer una red que permita dar continuidad a los desplazamientos a pie.

Se obtuvo una **lista inicial de calles que podrían ser objeto de intervención peatonal**. A partir del cumplimiento de criterios y un análisis geoespacial de las calles **se seleccionaron 15 calles potenciales**.

Calles potenciales y cumplimiento con criterios para definir intervenciones peatonales

Bloque temático	Criterio	Rep. Colombia	Palma	Academia	5 de febrero	Las Cruces	Mesones	Apartado-Peña y Peña	Corredora	Tacuba	Moneda	Solada	Monte de Piedra	Rodríguez Puebla	Torres Quintero	Jesús María	Manuel Doblado
Funciones urbanas	Elementos atractores	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗
	Actividad comercial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Multifuncionalidad de la zona	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Movilidad	Vocación de la vía	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
	Red de transporte público	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Incidencia de siniestros peatonales	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓
	Congestión vial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓
	Estacionamiento	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Aprovechamiento	Flujo de usuarios	✓	?	✓	?	?	✓	?	?	?	?	✓	?	?	?	✓	✓
	Conectar con otras zonas o corredores peatonales	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓

Movilidad peatonal



Visión objetivo: Propuesta de reasignación del espacio

La propuesta de reasignación de espacio consiste en la implementación de un conjunto de intervenciones en el espacio público para crear entornos más amables, seguros y cómodos que contribuyan a mejorar la experiencia de las personas usuarias de estos espacios.

Propuesta de peatonalización

La implementación consiste en aumentar el espacio peatonal, restringiendo el acceso a vehículos motorizados. Iniciando con el Perímetro A, se deberá buscar una ampliación progresiva que permita conectar con calles del Perímetro B.

Las calles Apartado-Peña y Peña, República de Colombia, Torres Quintero, Palma, 5 de Febrero, Academia, Corregidora, Mesones y Las Cruces tienen el potencial de convertirse en peatonales.

Propuesta de sutura de calles para crear una red peatonal

La propuesta consiste en dar continuidad a zonas o calles peatonales existentes, generando una nueva zona de encuentro y atractivo en la ciudad.

Las calles con potencial son República de Argentina, Filomeno Mata, Leona Vicario, San Jerónimo, Regina y Rep. Guatemala.

Movilidad peatonal

Visión objetivo de estrategia de calles peatonales en el Centro Histórico

Calle Regina



Antes



Después

Calle Colombia



Antes



Después

2

Modelación

El centro florece contigo.



Modelación

Modelación del tránsito vehicular con Visum y Vissim

Objetivo general

Realizar una modelación a través de una herramienta de simulación de transporte del Centro Histórico para estimar los impactos en la demanda y los beneficios de la reasignación del espacio peatonal estimando la generación de contaminantes en cada escenario.

Objetivos específicos:

- Actualizar el modelo existente en Visum (2014) del Centro Histórico para estimar los efectos en la demanda vehicular de cierto tipo de medidas en el Centro Histórico, tanto de reducción de capacidad vehicular, como de peatonalización de algunas calles locales.
- Exportar el modelo de Visum a Vissim para detallar aspectos operativos y poder estimar el impacto al tráfico y emisiones de las propuestas planteadas. Para ello se utilizó un módulo especializado en la estimación de emisiones contaminantes.

Modelación

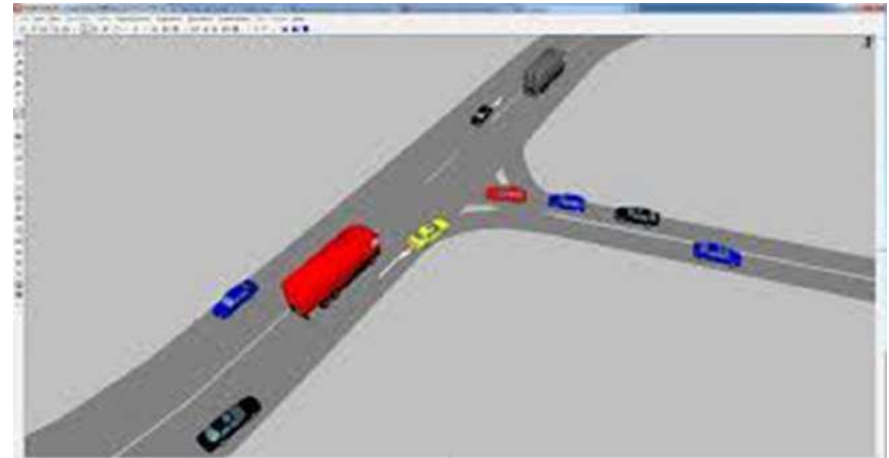
Herramienta de simulación

Se tomó como base el **modelo "macro"** del BID para el Centro Histórico desarrollado en 2014 en el software PTV Visum para después llevarlo a **nivel "micro"** en PTV Vissim donde pueden estimarse emisiones de forma detallada.

PTV Visum (macro)



PTV Vissim (micro)



Modelación

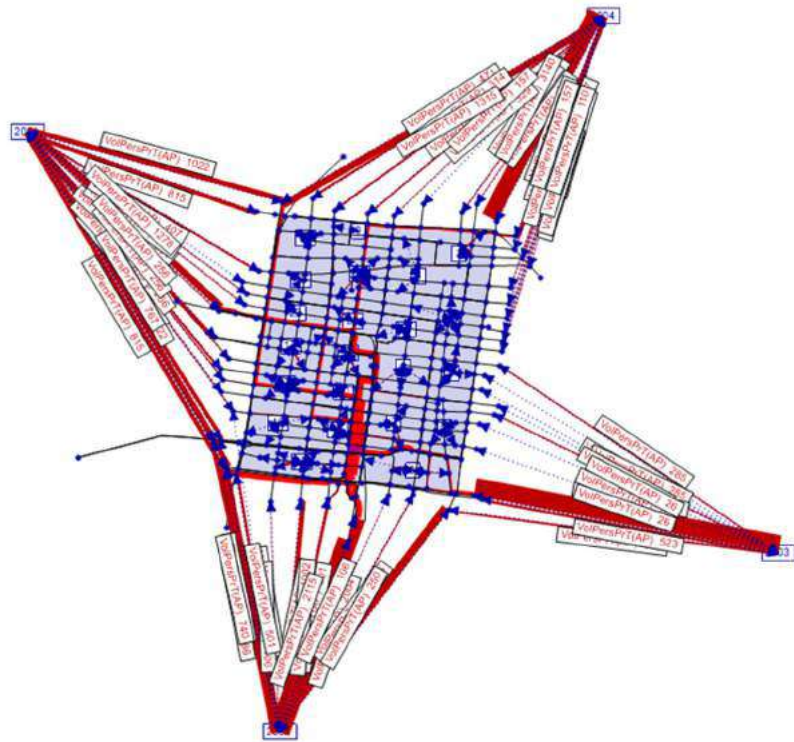
Modelo de tráfico – nivel macro

El modelo construido en 2014 está constituido por un total de **26 zonas de tráfico, cuatro externas y veintidós internas**.

Las externas tienen múltiples conectores, y se utilizan factores de participación (shares) para especificar la demanda de cada uno de ellos.

La matriz semilla fue construida a partir de **9 mil 954 encuestas origen destino a vehículos**.

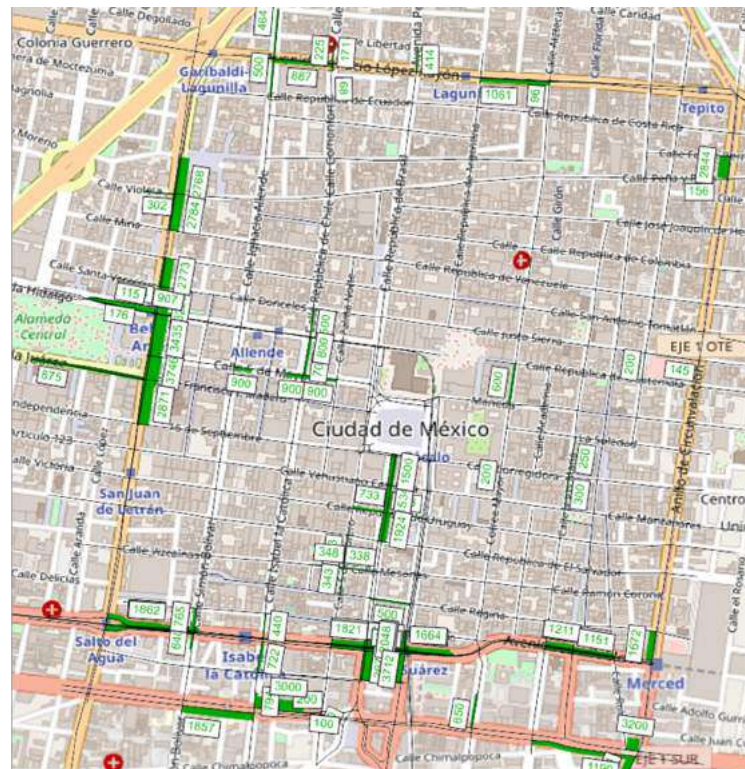
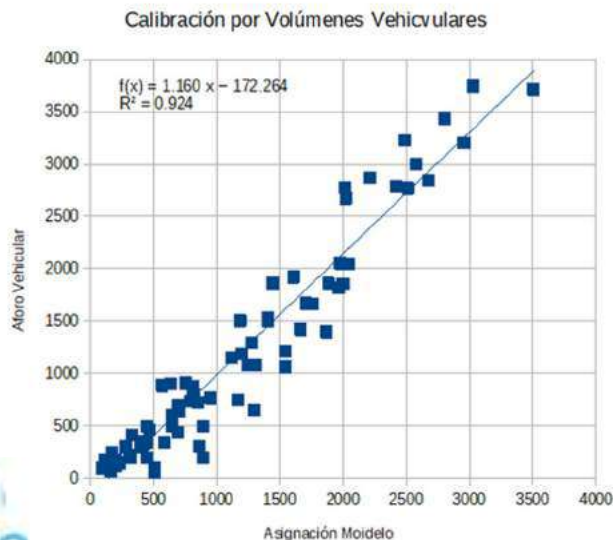
Posteriormente se corrió un procedimiento de ajuste de matrices respecto a volúmenes vehiculares aforados.



Modelación

Calibración modelo - nivel macro

El modelo se calibró contra mediciones de tráfico vehicular en la vialidad, las cuales se muestran en verde en la red.



Modelación

Metodología

Se definió una propuesta de **3 escenarios de intervención peatonal y calles conectadas para crear una red peatonal en el Centro Histórico**, los escenarios se definieron con base en los resultados obtenidos de la evaluación y cumplimiento de criterios para la instauración de una zona peatonal.

La propuesta incluye los siguientes escenarios:

- 4.4 km de nuevas peatonales (9 calles)
- 2.5 km de calles para crear una red peatonal (6 calles)

1A: Redistribución de espacio vial en Isabel la Católica y Simón Bolívar

1B: Peatonalización en: Rep. De Argentina (1), Rep. De Colombia (2), Academia (3) y Mesones (4).

1C: Peatonalización en: Apartado-Peña y Peña (1), Rep. de Argentina (2), Rep. de Colombia (3), Leona Vicario (4), Rep. de Guatemala (5), Corregidora (6), Regina (7) y San Jerónimo.



El centro florece contigo.

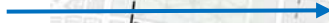
Modelación

Metodología: Escenarios a modelar

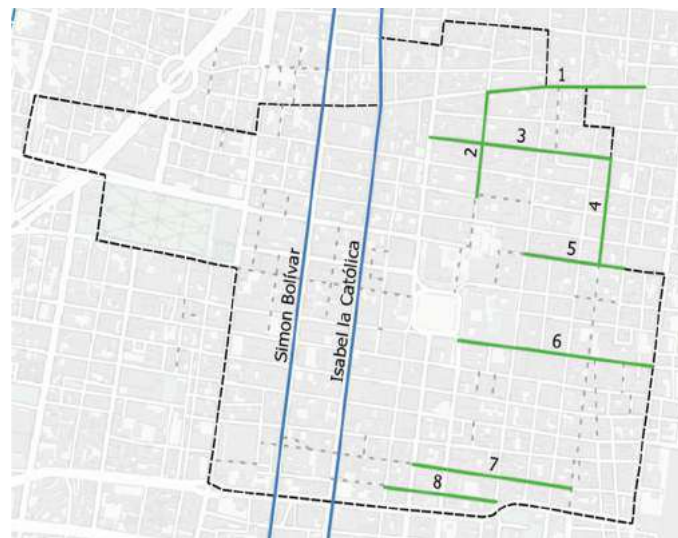
Escenario 1B



Escenario 1A



Escenario 1C

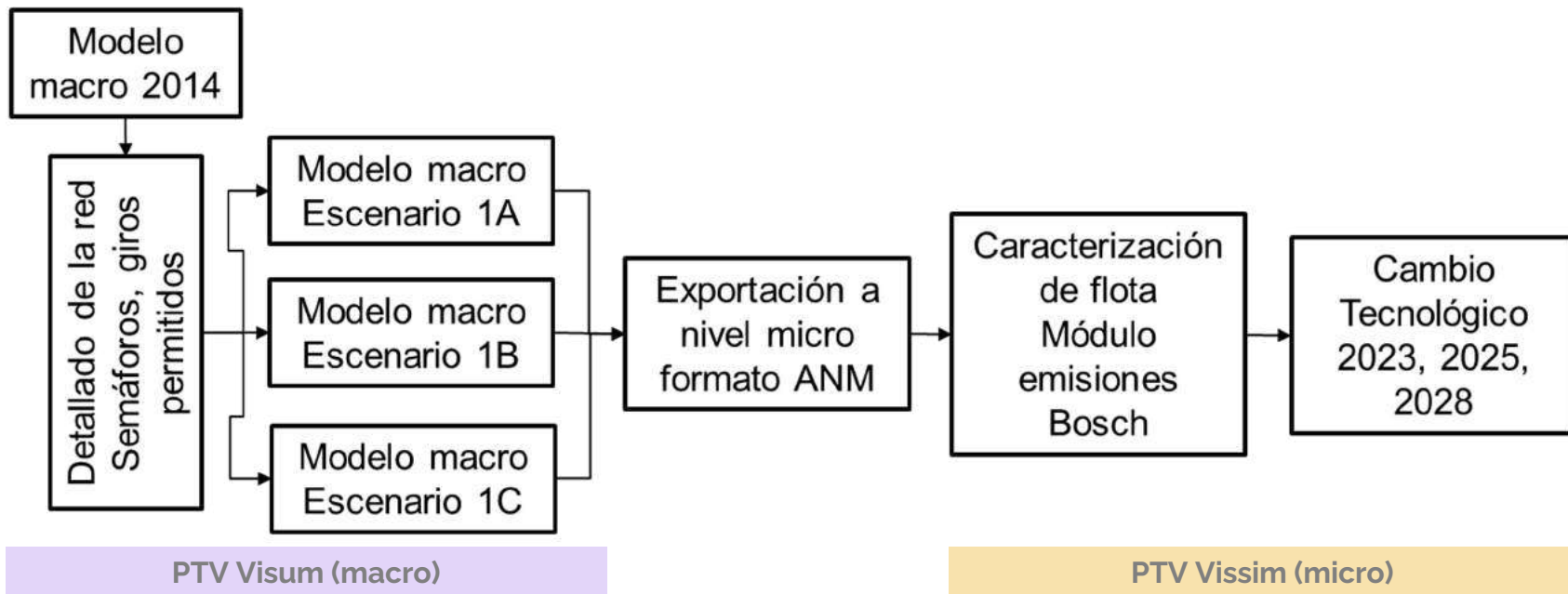


El centro florece contigo.

Peatonalización Propuesta
Redistribución del espacio

Modelación

Metodología: Estrategia de modelación



Modelación

Ejemplo modelación escenario 1B

Flujos vehiculares en calles a peatonalizar

Se muestran los volúmenes de flujo en las vialidades propuestas y sus flujogramas de acuerdo al modelo:

1. Rep. de Argentina: entre 400 y 600 veh/h
2. Rep. de Colombia: entre 250 y 300 veh/h
3. Academia: sin datos
4. Mesones: entre 400 y 500 veh/h

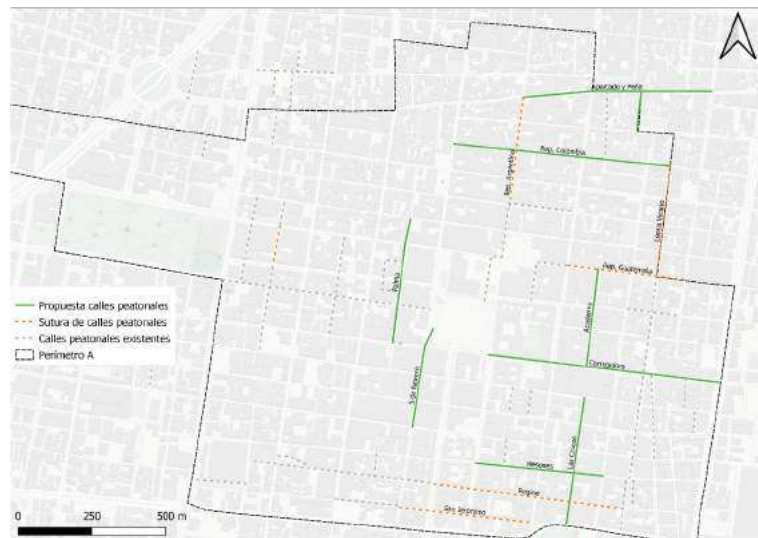


Modelación

Resultados:

- Los escenarios de reducción de capacidad vehicular y peatonalización tienen el potencial de reducir aproximadamente el **14.3% de la congestión vehicular** en la zona.
- Con la reducción de viajes y la reasignación del tráfico, las **emisiones contaminantes** bajan significativamente hasta un 12.5%, aproximadamente, **11.147 ton CO2**.
- La propuesta de peatonalización de calles tiene un impacto positivo tanto en disminuir el tráfico como en mejorar la calidad del aire en la zona.

Estrategia de calles peatonales y de uso compartido en el Centro Histórico



3

Corredores de transporte público

El centro florece contigo.



Corredores de transporte público

El par vial conformado por las calles de **Simón Bolívar e Isabel la Católica** tiene gran relevancia para la movilidad de la zona, pues la continuidad de su trazo hacia sur y norte la perfila como unas de las principales vías de acceso y de paso al Centro Histórico, tanto para vehículos particulares como para unidades de transporte público concesionado.

Definición y caracterización de los corredores



Sección vial



Rutas de transporte público



Levantamiento de datos

Análisis

Para determinar el planteamiento de la intervención se realizó un levantamiento de muestras de **frecuencia de paso y ocupación visual** de unidades de transporte público concesionado, así como **aforos vehiculares y peatonales**.

Corredores de transporte público



Sección vial

La **sección vial de los corredores presenta** variaciones. Sin embargo, en su mayoría cuentan con una **sección de 13 metros, contando con banquetas de dos metros en cada uno de los extremos, y 9 metros de arroyo vehicular**. Estos 9 metros no cuentan con balizamiento indicando la división de carriles. A pesar de que se podría asumir que se tienen tres carriles de circulación de 3 metros cada uno, operativamente sólo se usan dos carriles, tanto en horas de máxima demanda como en horas valle.

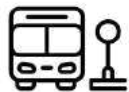
Por lo tanto, la sección vial es susceptible a una redistribución del espacio para los distintos usuarios de la vía, ya que el arroyo vehicular es sobrado para la circulación en dos carriles, mientras que las dimensiones de las banquetas son mínimas, lo cual propicia que sea común que las personas a pie se bajen de la banqueta para rebasar a otras en horas de máxima demanda

Isabel la Católica, vista hacia el cruce de Madero en de máxima



El centro florece contigo.

Corredores de transporte público



Rutas de transporte público

En el **centro histórico circulan 5 rutas de transporte público concesionado, con 11 ramales y 20 distintos recorridos**. Se analizaron datos por ruta, ramal, recorrido, tipo de unidad, antigüedad, así como el tramo que recorren dentro de los dos corredores de interés.

Con base en lo anterior, se definieron los tramos donde coinciden la mayoría de los recorridos. En el caso de Bolívar son: entre Eje 1 Norte y Donceles. Para Isabel la Católica son: entre Tacuba y República de Perú. Estos tramos se tomaron como referencia para el levantamiento de datos de frecuencia de paso y ocupación visual (FOV).



Levantamiento de datos

Para determinar el tipo de planteamiento de intervención para los corredores, se levantaron **muestras de frecuencia de paso y ocupación visual de unidades de transporte público** concesionado, así como **aforos vehiculares y peatonales**.



El centro florece contigo.

Corredores de transporte público

Principales problemáticas

- **Personas a pie:**

Las banquetas cuentan con dimensiones mínimas, no acordes al flujo peatonal. Es común que algunas personas tengan que bajar al arroyo vehicular para rebasar a otras.

- **Personas en bicicleta:**

No se cuenta con carriles de circulación para ciclistas. Al no contar con señalización de carriles, las personas en bicicleta comúnmente circulan en los extremos del arroyo vehicular.

Destaca el uso de triciclos y bicicletas para el traslado y entrega de mercancías

- **Personas usuarias de transporte público:**

No se cuenta con paradas de ascenso, descenso ni información sobre las rutas, ni ningún tipo de prioridad de paso de los autobuses



El centro florece contigo.



Corredores de transporte público

Principales problemáticas

- **Vehículos de carga:**

Aunque se cuenta con regulación horaria para vehículos de carga >3.8 toneladas y 7 metros de longitud, los vehículos de menor peso y dimensión pueden circular y hacer maniobras de carga y descarga las 24 horas, sin contar con espacios designados

- **Vehículos motorizados particulares:**

Existe una tendencia creciente de vehículos en circulación conforme avanza el tiempo, la hora de máxima demanda es entre 9:00 y 10:00 am.

A pesar de que está prohibido estacionarse en vía pública en el CH, es común que los automóviles se estacionen por periodos cortos.

- **Otros actores:**

Debido a la gran concentración de actividades económicas en el CH, se trasladan mercancías en diablitos, así como en triciclos y bicicletas

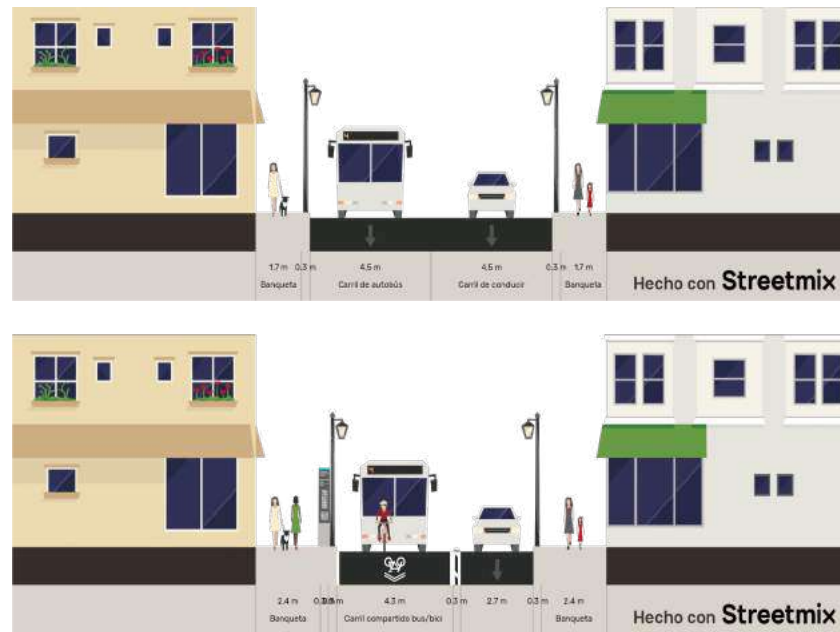
El personal de limpieza también utiliza carritos sin motor para la recolección de residuos sólidos



Corredores de transporte público

La propuesta de diseño consiste en una redistribución del espacio vial:

- La creación de un carril bus-bici de 4.3 metros de ancho, permitiendo la convivencia entre autobuses y vehículos no motorizados, y excluyendo la circulación de otros vehículos automotores.
- Señalización vertical y horizontal para identificar paradas de autobuses.
- Un único carril de circulación para vehículos automotores privados, fomentando la disminución del volumen vehicular.
- Ampliación de banquetas, incluyendo mobiliario urbano y ampliando el ancho efectivo de la franja de circulación peatonal.



Corredores de transporte público

Imágenes objetivo para el corredor Isabel la Católica



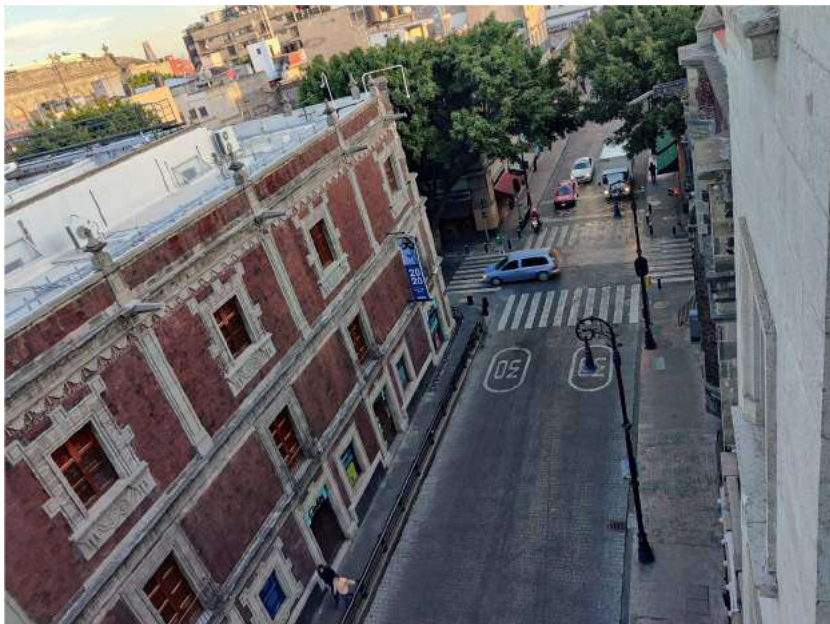
Antes



Después

Corredores de transporte público

Imágenes objetivo para el corredor Simón Bolívar



Antes



Después

4

Gestión del estacionamiento

El centro florece contigo.



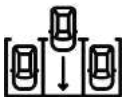
Gestión del estacionamiento

Para la estrategia de **Gestión de Estacionamiento**, se realizó un **diagnóstico legal del sistema de parquímetros** en la Ciudad de México. Se identificaron posibles áreas de oportunidad para mejorar su operación. Adicionalmente, se llevó a cabo un piloto para elaborar un diagnóstico de la situación de estacionamiento en vía en el barrio de Santa María la Redonda en el Centro Histórico.

Diagnóstico de estacionamiento en la vía pública



Talleres participativos con actores clave en la gestión del estacionamiento en el Centro Histórico.

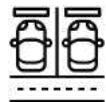


Levantamiento de información sobre oferta y demanda de estacionamiento en la vía pública en Santa María la Redonda.



Diagnóstico legal del sistema de parquímetros de CDMX

Diagnóstico de estacionamiento fuera de vía



Análisis de las condiciones y concentración de estacionamiento fuera de la vía en la zona.

Estacionamiento en la vía pública

La regulación del **estacionamiento en la vía pública** es una estrategia clave para lograr una gestión sostenible del espacio público, de manera que la creciente demanda del uso del automóvil y la falta de regulación de espacios de estacionamiento tienden a propiciar congestión vial y altos niveles de ruido y contaminación.

Diagnóstico de estacionamiento en la vía pública



Talleres participativos con actores que tienen incidencia en la gestión del estacionamiento en esta zona.

- Se realizaron tres talleres participativos entre el 24 y el 26 de junio de 2020 en tres sesiones de una hora.
- Se contó con la asistencia de la Autoridad del Centro Histórico, de la SSC y agentes de tránsito que trabajan en el CHCDMX.
- Los asistentes participaron en un mapeo colaborativo para identificar las problemáticas respecto al estacionamiento en vía, y sus posibles soluciones.

Estacionamiento en la vía pública

Problemática en torno al estacionamiento en la vía pública en el Centro Histórico



Principales problemáticas identificadas en estacionamiento en vía pública:

- Alrededor del Zócalo y en varios puntos de Tepito se identificó la **carga y descarga en áreas prohibidas** relacionadas principalmente a actividades comerciales.
- **Estacionamiento en zonas prohibidas** al sur de la Alameda Central y al sur de Av. Reforma en Santa María la Redonda.
- Se concentra **estacionamiento en doble fila** y la presencia extensa de franeleros.
- Los problemas identificados como 'Otro' representan la presencia de **comercio informal y de autobuses turísticos**, así como **la operación de franeleros**.

Estacionamiento en la vía pública

Oportunidades de mejora en el Centro Histórico.



Principales oportunidades de Mejora del espacio público

Se identificaron **zonas con oportunidades de mejora del espacio público y para la gestión del estacionamiento en la vía pública**. La principales oportunidades son:

- Oportunidad de peatonalización
- Instalación de parquímetros
- Expansión de aceras

Estacionamiento en la vía pública

Zonas con potencial para parquímetros



El centro florece contigo.

Implantación de parquímetros

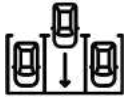
También se identificaron **zonas con potencial para instalar parquímetros**. Para ello se definieron los siguientes criterios que permiten identificar las zonas con potencial:

- Alta cantidad de estacionamiento ilegal
- Alta presencia de visitantes (no residentes) a la zona
- Alta demanda por estacionamiento en la vía pública

Las **zonas con mayor potencial** son:

- Santa María de la Redonda
- Zonas de comercio informal, como la zona de Corregidora
- La zona de Pollerías
- Las calles aledañas a Eje Central

Estacionamiento en la vía pública



Levantamiento de la oferta y demanda de estacionamiento en vía pública para el polígono de Santa María la Redonda

Para evaluar la situación actual del estacionamiento en la zona y el impacto del operativo, **se realizaron tres levantamientos de información**: uno antes, durante y uno después de la aplicación del operativo. En el primer levantamiento se obtuvieron datos de oferta y demanda de estacionamiento, mientras que en los dos levantamientos posteriores únicamente se obtuvo información de la demanda.

Metodología

- La SSC realizó un operativo entre el 4 y 23 de enero, en un horario de 10am a 8pm. El operativo consistió en implementar un 'dispositivo de recuperación de vialidades', en el cual se sancionó el estacionamiento ilegal de manera exhaustiva. De igual manera se agilizó la movilidad vehicular y peatonal en el polígono.
- Se realizaron acciones preventivas para evitar los actos ilícitos y se consideraron las quejas de los vecinos sobre el estacionamiento ilegal para escoger las calles que fueron vigiladas de manera cercana (estas fueron: Valerio Trujano, Santa Veracruz, Pensador Mexicano, Mina y Violeta).
- Se utilizaron dos polígonos para el levantamiento, uno fue utilizado para levantar la oferta (polígono A) de estacionamiento y el otro la demanda (polígono B).

Estacionamiento en la vía pública

Polígono A, levantamiento de oferta de estacionamiento en vía pública, Santa María la Redonda



Polígono B, levantamiento de demanda de estacionamiento en vía pública, Santa María la Redonda.



El levantamiento de oferta se realizó en el polígono A, mientras que el operativo de vigilancia y sanción fue llevado a cabo en el polígono B en donde se recabó la información sobre la demanda.

Estacionamiento en la vía pública

Durante el levantamiento y el operativo en Santa María la Redonda, se identificaron varios factores que sugieren que es deseable implementar una estrategia adicional de gestión de la demanda del estacionamiento en vía pública en este polígono.

Principales hallazgos:

a) Presencia de administración informal del estacionamiento (franeleros). Se identificaron 10 personas que administran cajones de estacionamiento en la vía pública, como 'franeleros' En total, 143 de los 438 cajones de estacionamiento en la vía pública existentes, 33% del total de cajones en el área son administrados de forma informal con un cobro que va desde 30 hasta 50 pesos.

b) Alto porcentaje de estacionamiento ilegal y reducción de estacionamiento ilegal a partir del operativo. El porcentaje de ilegalidad representa la proporción de automóviles estacionados en sitios no formalmente habilitados para ello.

c) Alto porcentaje de visitantes. La proporción de visitantes usando cajones de estacionamientos en los fines de semana, aunque menor que durante los días de entre semana, se mantuvo significativamente alta. Se registraron, entre semana un total de 187 usuarios residentes y 425 usuarios visitantes.

d) Alta rotación diaria de vehículos. Se observó una demanda elevada de cajones de estacionamiento, en particular, por parte de personas utilizan estos cajones por periodos menores a 4 horas.

Estacionamiento en la vía pública



Diagnóstico legal

Se realizó un **diagnóstico de las normativas y contratos vigentes para generar recomendaciones de mejora al marco legal bajo el cual opera actualmente el sistema de parquímetros** de la CDMX. Como parte del diagnóstico se realizó una descripción del sistema y de los aspectos jurídicos vigentes. Se identificaron los principales actores involucrados y los modelos de contratación aplicables actualmente.

Actores relevantes

- SEMOVI
- SSC
- Secretaría de Finanzas (SEFIN)
- Comité de Patrimonio Inmobiliario
- Alcaldías de la CDMX
- Comités de Transparencia y Rendición de Cuentas (CTRC)



El centro florece contigo.

Estacionamiento en la vía pública

Modelos de contratación aplicables

Modelo de contratación	Definición	Ventajas	Desventajas
Contrato de prestación de servicios	Contrato entre el gobierno y un tercero que es realizado mediante una licitación pública, invitación restringida o adjudicación directa.	Flexibilidad - permite renovación de contratos o intercambio de proveedores con mayor facilidad. El gobierno de la CDMX tendría más control sobre el sistema al tener contratos de menor duración y con la posibilidad de renovarlos con mayor facilidad. Esto incluye la proporción de las ganancias y costos asumidos por los diferentes actores.	Se debe generar un marco estructural que permita la participación e inversión privada, y que resulte atractivo a las partes involucradas. El gobierno de la Ciudad deberá coordinar este esfuerzo y los diversos contratos que se requieren para los diferentes componentes del sistema.
Concesión	Un acto administrativo a través del cual la Administración Pública otorga el uso, explotación, aprovechamiento o administración de un servicio público o un bien de dominio público.	Los concesionarios asumen diversas funciones que son difíciles de cubrir por el sector público.	El título de concesión genera derechos personales a favor del concesionario, lo cual hace difícil su revocación en caso de mal manejo, y requiere de una indemnización. Los títulos de concesión tienen en general una duración de 10 años y son inflexibles, lo que hace difícil concretar mejoras al sistema.
Permiso Administrativo Temporal Revocable (PATR)	Según la Ley de Régimen Patrimonial y del Servicio Público: "Acto administrativo en virtud del cual la Administración otorga a una persona física o moral el uso de bienes inmuebles propiedad del Distrito Federal, ya sean del dominio público o privado".	Las obligaciones para el gobierno de la CDMX son mínimas. Existe la posibilidad de disponer de bienes del dominio público. Su 'extinción' tiene pocos riesgos para el gobierno de la CDMX.	Son financiera y legalmente menos convenientes para los operadores de parquímetros, ya que son más sencillos de terminar.

Estacionamiento fuera de la vía

La provisión de **espacios de estacionamiento fuera de la vía** pública es uno de los principales factores que propician la dependencia en el automóvil como modo de transporte. Todos los viajes en automóvil privado comienzan y terminan en un espacio de estacionamiento.

Diagnóstico de estacionamiento fuera de la vía



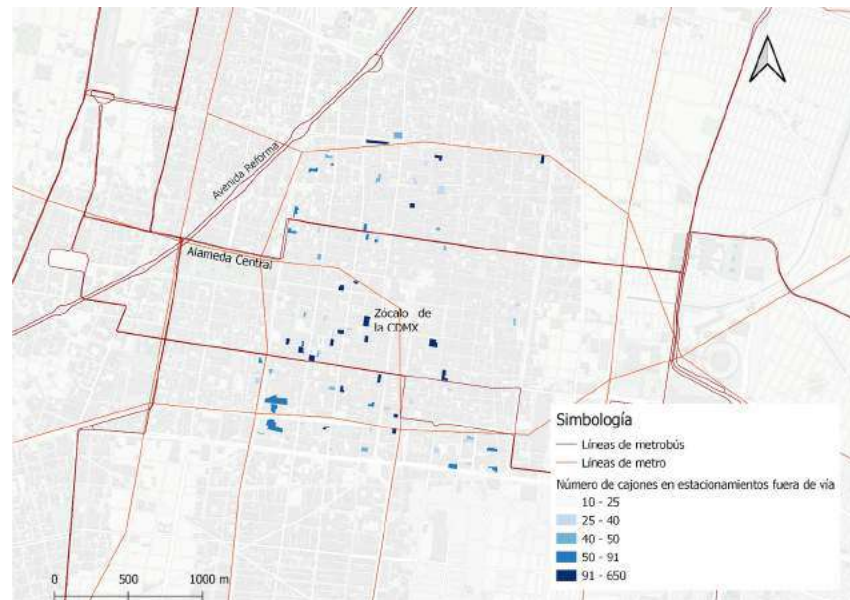
Se localizaron estacionamientos fuera de vía entre las avenidas del Eje Central, López Rayón, Vidal Alcocer y Fray Servando.

En este polígono hay un total de **187 estacionamientos fuera de vía en predios privados**, con **7,187 cajones de estacionamiento que ocupan un total de 175,374 metros cuadrados**. Todos los estacionamientos se encuentran en cercanía a estaciones de transporte público masivo (Metro y Metrobús).



El centro florece contigo.

Estacionamientos fuera de vía y número de cajones en el CHCDMX



Gestión del estacionamiento

Estrategia de política de gestión del estacionamiento dentro y fuera de la vía pública.

La propuesta estacionamiento en la vía pública:

- Implementar un piloto de un nuevo modelo de operación del sistema de parquímetros en Santa María la Redonda.
- Expandir el sistema de parquímetros al CH.

La propuesta estacionamiento fuera de la vía:

- **Limitar el número de espacios que se pueden añadir en cada construcción**, así como la cantidad total de estacionamientos públicos y privados en las zonas congestionadas de la ciudad.
- Implementar los **incentivos financieros de desarrollo urbano** que provoquen que la cantidad de cajones añadidos sea menor cuanto mayor sea la accesibilidad al transporte público.
- **Controlar** de manera estricta **la ubicación, cantidad y los criterios de calidad** de los estacionamientos públicos.
- **Facilitar el uso compartido de los estacionamientos existentes** entre los usos de suelo con demandas en horarios complementarios.



El centro florece contigo.

Estrategia de Branding

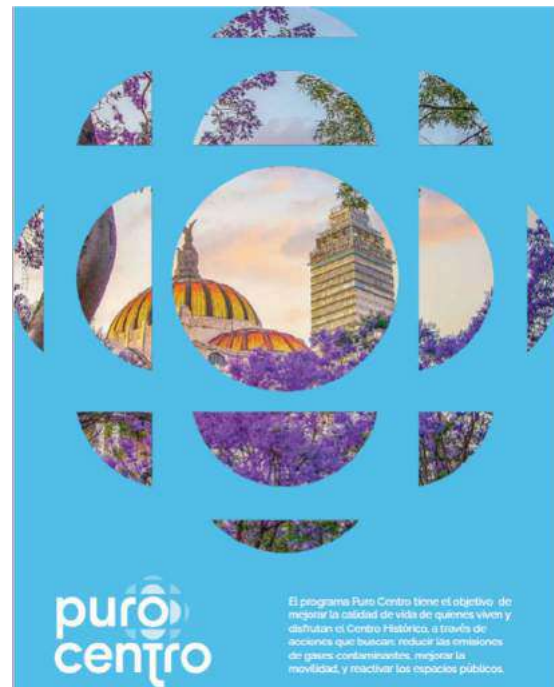
El objetivo de esta estrategia fue diseñar una imagen positiva, reducir las posibles fuentes de oposición y comunicar de forma clara y eficaz las medidas propuestas como parte del proyecto.

- Se revisaron ejemplos de branding en otras partes del mundo (por ejemplo, Madrid Central y Madrid 360, Paris Breathe, entre otros)
- Se realizaron 350 encuestas y varias entrevistas con actores locales para comprender mejor las percepciones de las personas sobre la movilidad y la calidad del aire en el Centro Histórico.
- A partir de la información se desarrollaron varias propuestas de nombre, eslogan, identidad gráfica y posibles mensajes de comunicación.



El centro florece contigo.

Logo e identidad grafica Puro Centro



puro centro

   @PuroCentroMx

El centro florece contigo.

