

# CONECTANDO LA VIVIENDA ASEQUIBLE A DESARROLLOS ORIENTADOS AL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Hacia una Estrategia de Vivienda  
Asequible Orientada al Transporte  
(VAOT)

V Foro de Sustentabilidad  
Desarrollo con equidad en las ciudades  
mexicanas



CONECTANDO LA  
VIVIENDA ASEQUIBLE  
A DESARROLLOS  
ORIENTADOS AL  
TRANSPORTE (DOT) EN  
LA CIUDAD DE MÉXICO

HACIA UNA ESTRATEGIA DE  
VIVIENDA ASEQUIBLE ORIENTADA  
AL TRANSPORTE (VAOT)

FES TRANSFORMACIÓN



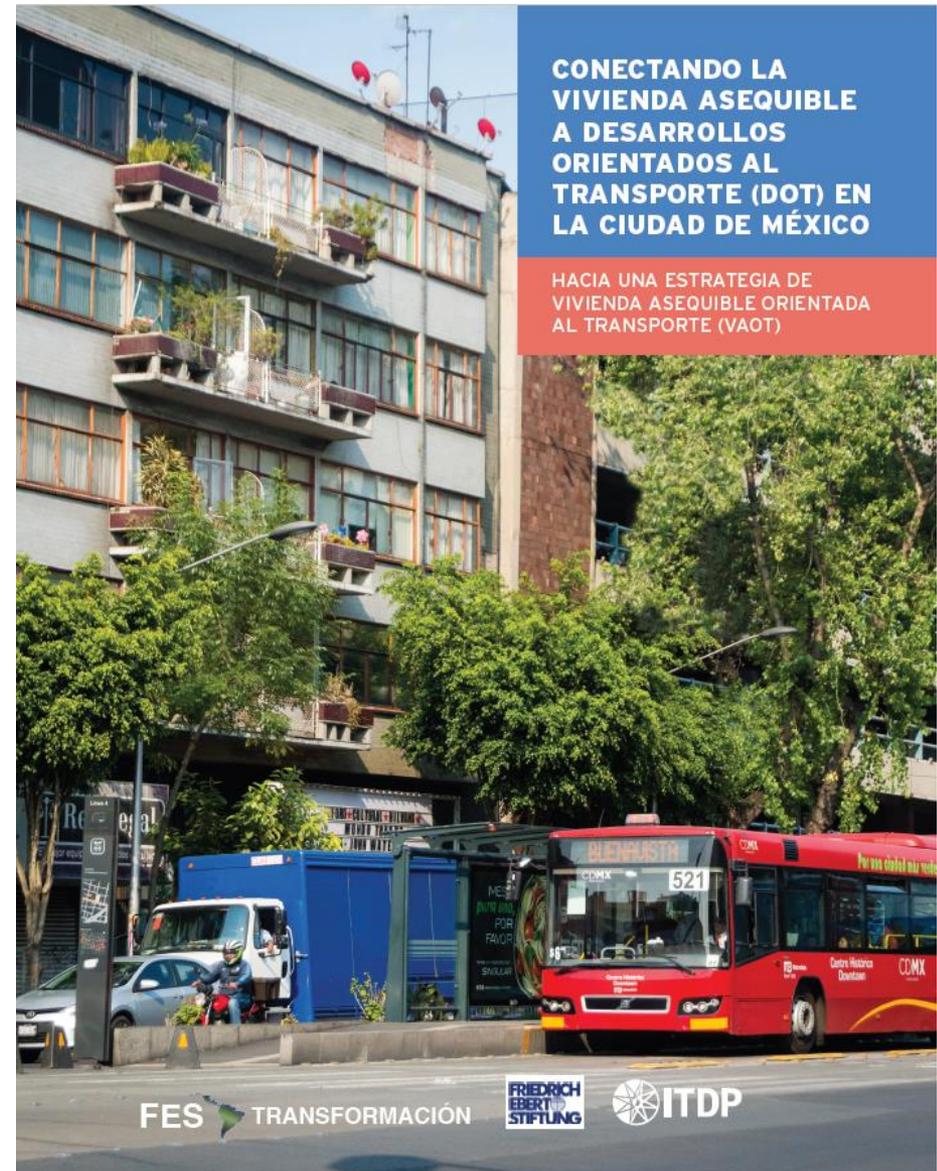
Santiago Fernández

25 de octubre de 2017

¿Es posible controlar la expansión urbana, mejorar la movilidad, y lograr maneras más sustentables de desarrollo urbano, a la vez que se resuelven las necesidades de vivienda de los sectores de bajo ingreso de la población en la Ciudad de México?

# Contenido

1. Introducción
2. El Contexto: Ciudad de México
3. Estrategias internacionales para Vivienda Asequible Orientada al Transporte (VAOT)
4. Estudios de Caso
  - Minneapolis
  - Bogotá
  - Rio de Janeiro
  - San Francisco
5. Marco de Políticas Públicas
6. Desafíos Hacia una Estrategia de VAOT en la Ciudad de México
7. Recomendaciones



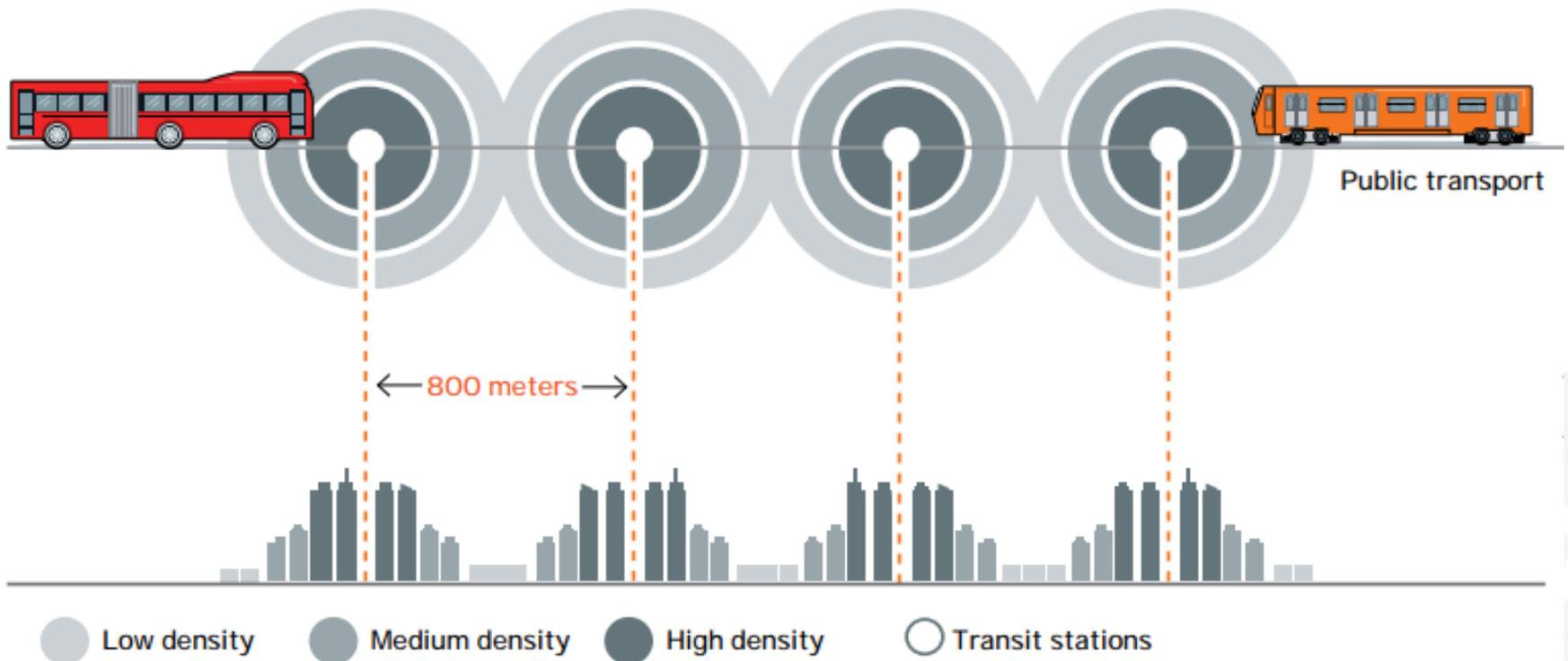
Elaboración: Antonia Burchard-Levine

# 1. Introducción



# ¿Qué es el DOT?

- Es una estrategia que impulsa el desarrollo urbano alrededor del transporte público masivo.
- Vecindarios compactos, de usos mixtos, caminables y con transporte público de calidad, para incentivar el uso de la bicicleta y el caminar; y desincentivar el uso del auto.



# ¿Qué es el DOT?

Se ha identificado como una herramienta prometedora para crear ciudades más eficientes, sostenibles y equitativas. (Suzuki, et al. 2015)

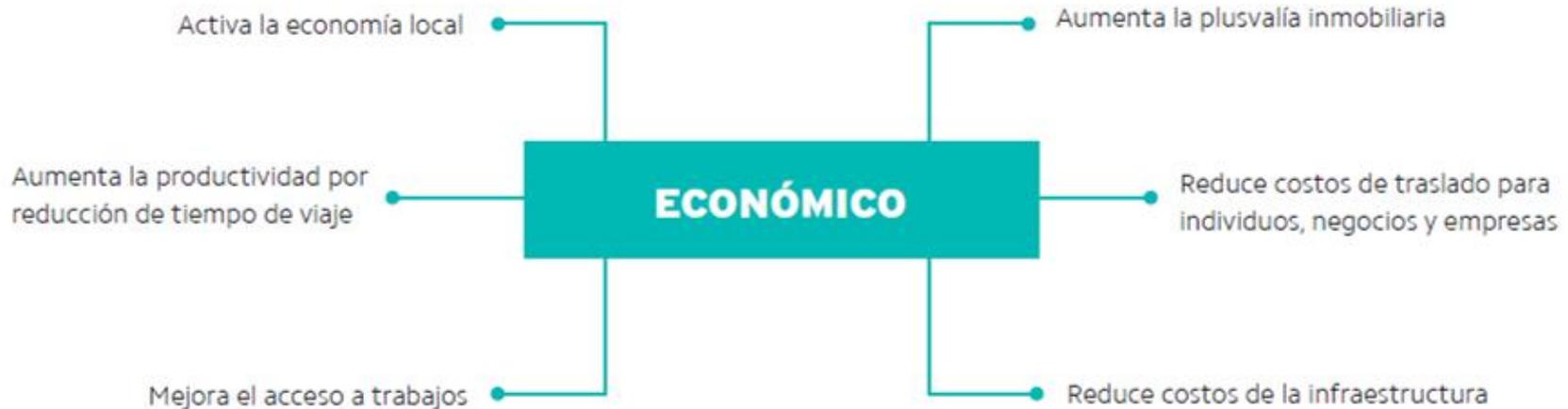
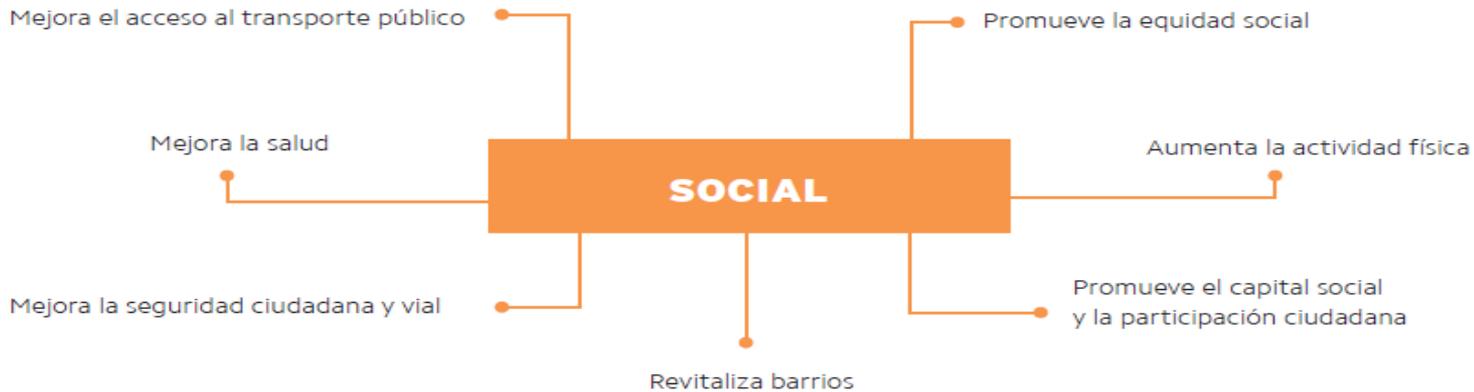
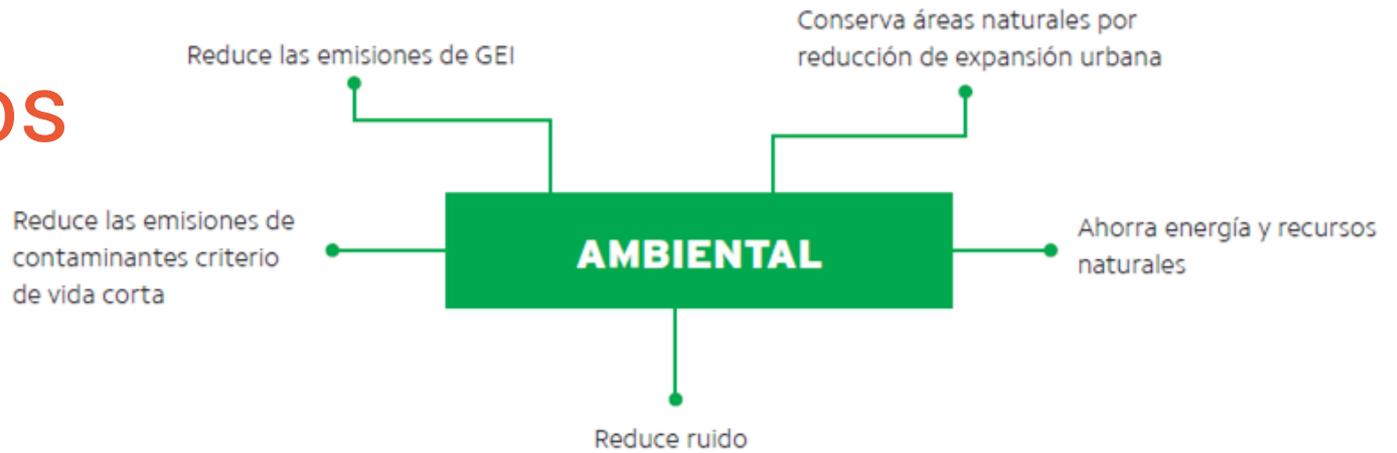


Londres, Reino Unido

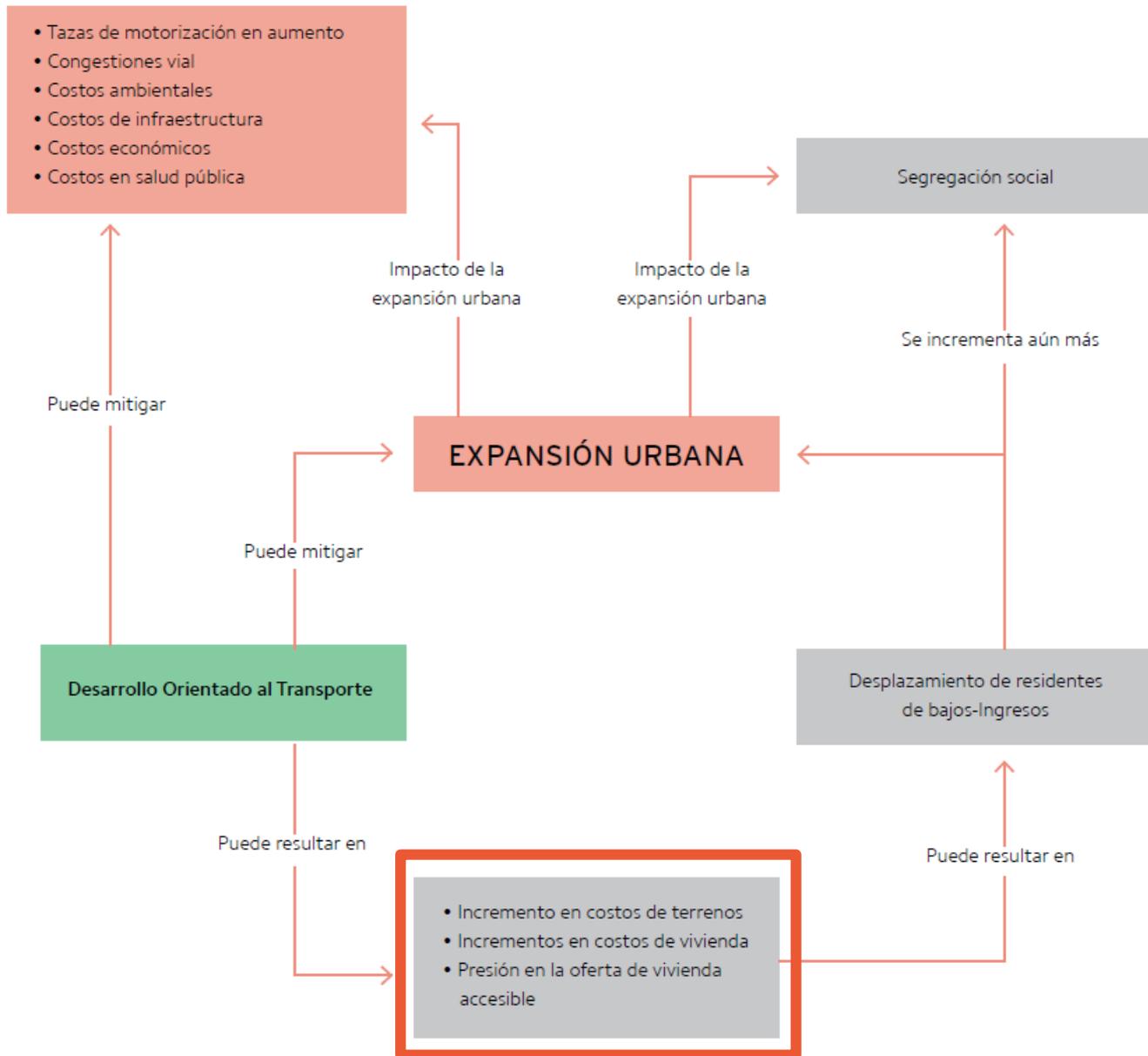


Ciudad de México

# Beneficios



# Impactos no deseados del DOT



# Vivienda Asequible Orientada al Transporte (VAOT)

- El concepto de VAOT es una estrategia unificada y comprensiva de DOT, acompañado de estrategias para preservar la asequibilidad de la vivienda.
- Beneficios del DOT a los habitantes actuales de la zona.
- Una herramienta para contrarrestar las tendencias de expulsión y expansión que sufre la ZMVM



# 2. Contexto: La Ciudad de México

# Problemas Urbanos en la ZMVM

- Expansión descontrolada y poca planeación.
- Congestión excesiva y deterioro ambiental.
- Escasez de vivienda bien localizada.
- Espacio urbano subutilizado.
- Infraestructura inadecuada.



Autopistas Urbanas en la Ciudad de México (SFR, 2017)

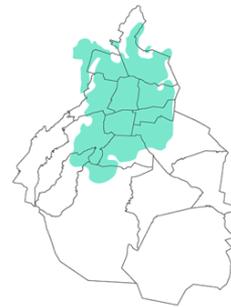
# La Expansión de la Ciudad de México hacia el Estado de México



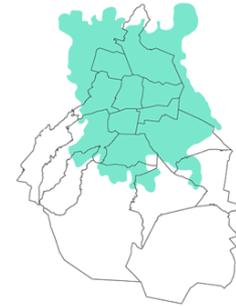
1900  
344,721 habitantes



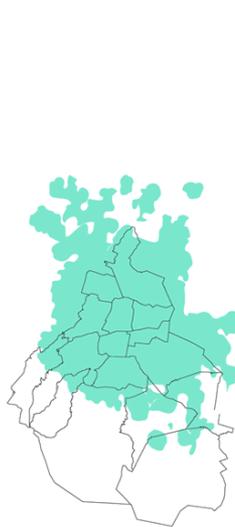
1950  
3,100,000 habitantes



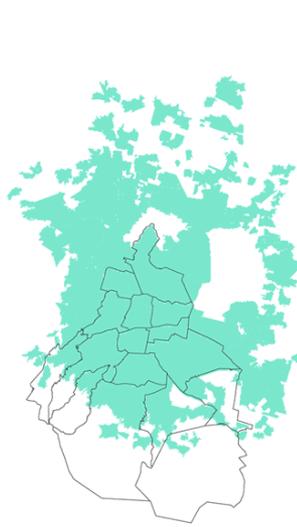
1960  
5,400,000 habitantes



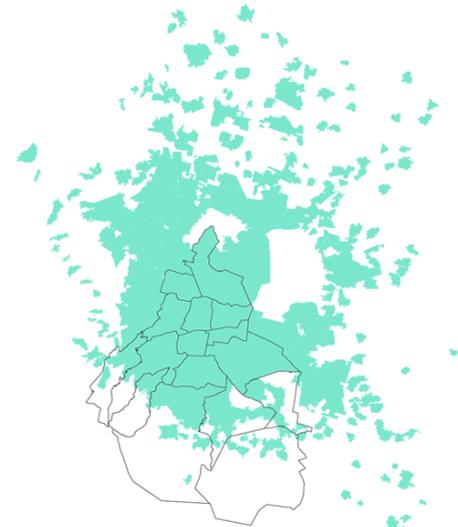
1970  
9,200,000 habitantes



1980  
12,900,000 habitantes



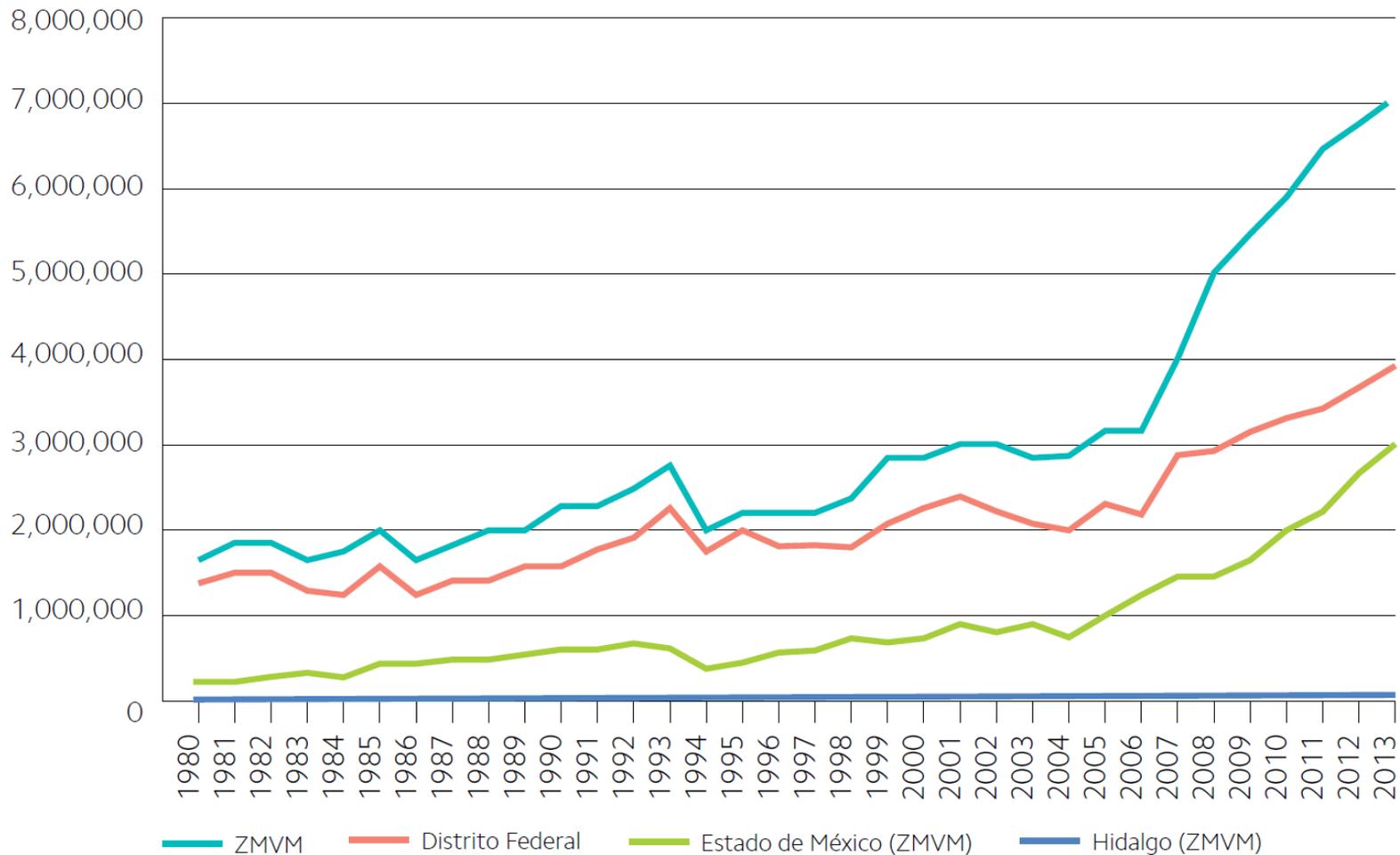
2000  
19,000,000 habitantes



2010  
20,892,729 habitantes

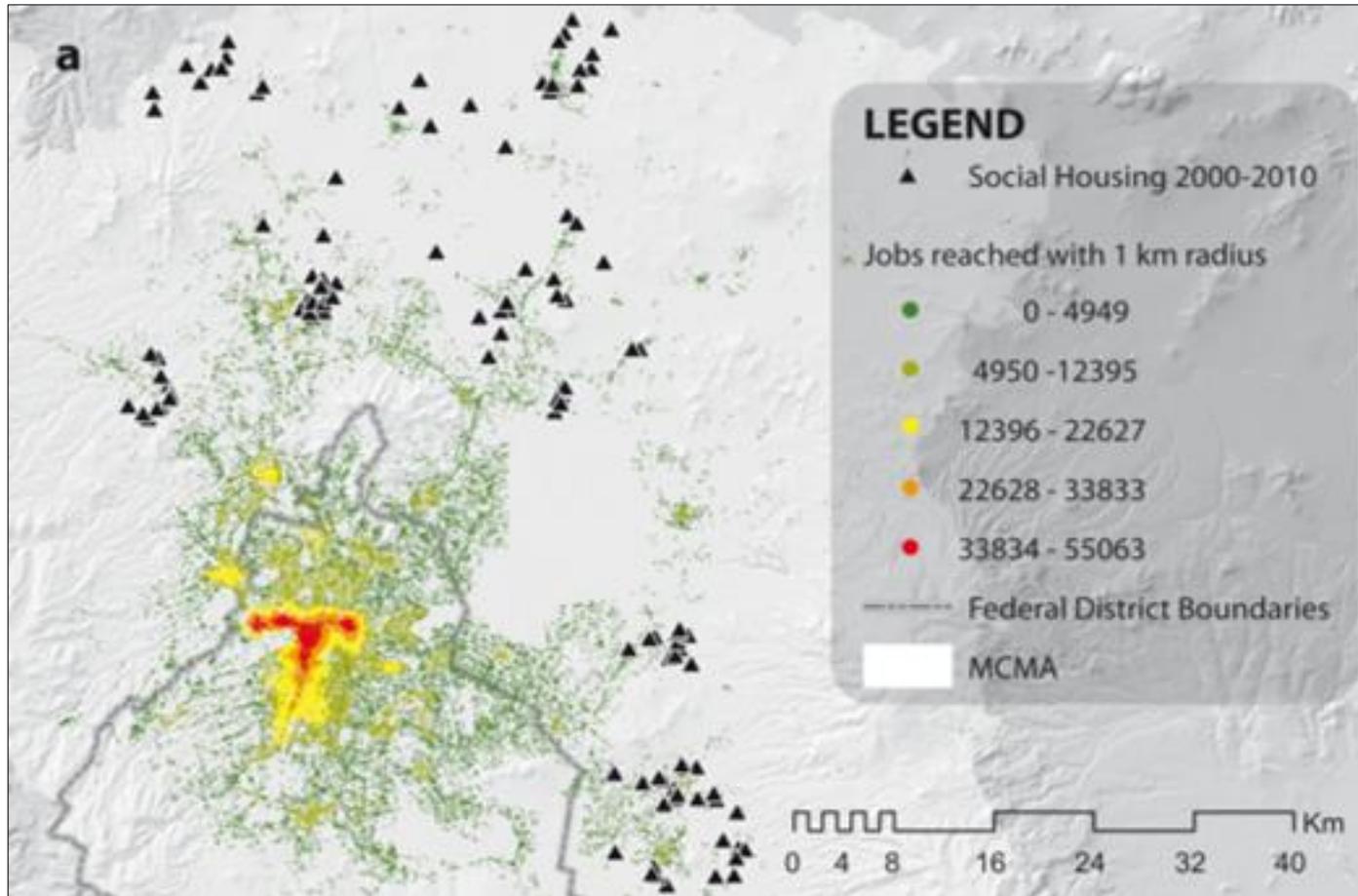


# Demanda de viajes, índices de motorización y congestión vial



**Automóviles registrados entre 1980-2013**

# Escasez de vivienda asequible bien localizada



Nuevos desarrollos de vivienda social y concentración de empleos (Montejano Escamilla, et al. 2015)

# Problemas Urbanos en la ZMVM

- Dependencia en el automóvil.
- Tiempos de traslado excesivos.
- Problema en acceso a servicios públicos, como seguridad y transporte público.
- Abandono e inseguridad. Huehuetoca (44.7%) y Zumpango (39.7%) INEGI, 2010.
- Urgente necesidad de coordinar vivienda y transporte



Desarrollos financiados por el Infonavit. Zumpango. (SFR, 2017)

# Oportunidades para el DOT

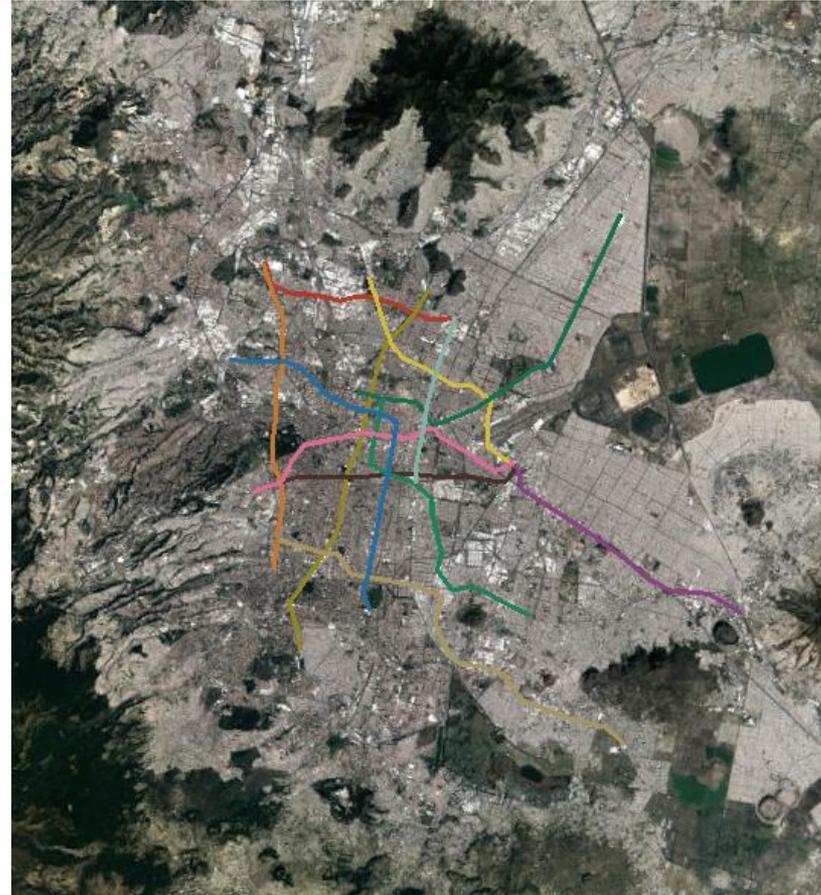
- Importante red de transporte masivo.
- Potencial subutilizado en las áreas con alta accesibilidad al transporte masivo.

3,548

hectáreas alrededor de las estaciones de transporte público con densidades bajas que afectan la viabilidad del transporte público.

163,355

viviendas desocupadas alrededor de las estaciones de transporte, una solución habitacional para aproximadamente 588,078 personas.



- 47 CETRAMS en la Ciudad de México

# 3. Estrategias Internacionales de VAOT

# Estrategias Internacionales de VAOT



# ESTRATEGIA 1

## Herramientas financieras para vivienda asequible

- **Fondos de adquisición de DOT:** Comprar terrenos o viviendas cercanos al transporte masivo **antes** de que incrementen su valor con los proyectos de transporte. Combinando fondos locales o externos.
  - **Fideicomiso de vivienda:** Designar recursos públicos a construir vivienda bien localizada, y mantener su asequibilidad en el largo plazo.
  - **Subsidios cruzados:** Establecer tarifas a nuevos desarrollos, y destinarlos a un fideicomiso de vivienda asequible.
  - **Captura de valor:** Capturar el valor generado por nueva infraestructura y destinarlo a vivienda asequible.
- 

## **ESTRATEGIA 2**

### Incentivos para desarrolladores del sector privado

- **Bonos de densidad:** Permitir mayores densidades a cambio de que se mantenga una porción de las unidades a precio asequible.
- **Exención de otros requerimientos:** Eliminar requerimientos u otras regulaciones, a cambio de requerimientos de asequibilidad. (Ej. Estacionamiento)
- **Créditos fiscales de vivienda de bajo costo:** Dar trato fiscal preferencial a desarrolladores que cumplan requerimientos de asequibilidad.



# ESTRATEGIA 3

## Herramientas de planeación colaborativa

- **Estrategia Comprensiva Comunitaria de DOT:** Las comunidades existentes desarrollan de manera colaborativa sus propias estrategias para preservar y producir vivienda asequible, y para dar seguimiento en su implementación.
- **Acuerdos de Beneficio Comunitario (CBA):** Un contrato privado y legalmente vinculante entre un desarrollador y una coalición comunitaria, que compromete al desarrollador a cumplir con ciertos compromisos a la comunidad circundante.



# ESTRATEGIA 4

## Herramientas de administración de transporte

Desarrollos DOT pueden atraer habitantes con mayores ingresos, y por lo tanto, mas propensos a tener automóvil, mitigando los beneficios potenciales de la inversión en transporte público.

- Políticas de gestión del transporte motorizado.
- **Eliminación de mínimos de estacionamiento:** Permite reducir costos de producción de vivienda, y liberar espacio para mas unidades. Reducir dependencia en el automóvil.



# ESTRATEGIA 5

## Mecanismos de coordinación

Es necesario coordinar instituciones de transporte y vivienda en el DOT, por lo que los proyectos tienen un alto nivel de complejidad.

- **Planeación Coordinada de Gobiernos Locales y Agencias de Transporte:** Gobiernos locales coordinar sus esfuerzos de planeación con aquellos de las agencias de transporte. Esto se puede lograr a través de programas de financiamiento que requieran coordinación.
- **Incentivos de Transporte para Desarrollos de Vivienda:** Las agencias de transporte proporcionan pases de tránsito para que los desarrolladores pasen a los residentes. Aumenta número de usuarios, desincentiva uso del auto, y beneficia desarrolladores y residentes.



## **ESTRATEGIA 6**

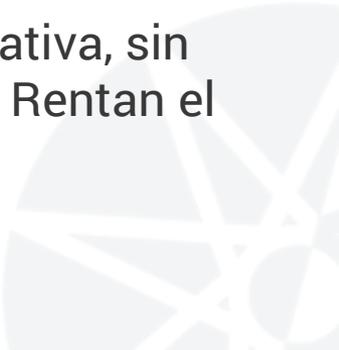
### Políticas públicas de vivienda inclusiva

- **Zonificación Inclusiva:** Incluir requerimientos de asequibilidad en la regulación del suelo. Un cierto número de unidades para venta o renta por debajo del precio de mercado.



# ESTRATEGIA 7

## Preservar y proteger la vivienda asequible

- Es tan importante proteger y preservar, como aumentar la oferta de VA.
  - Asistir a inquilinos en riesgo a ser desplazados.
1. Arredramientos de largo plazo de terrenos públicos para construcción de VA.
  2. Destinar subsidios a VA en áreas gentrificadas
  3. Mecanismos para restringir el uso después de la venta
  4. Fideicomisos de Tierra Comunitaria: entidades de propiedad cooperativa, sin fines de lucro, que conservan propiedad terrenos en un fideicomiso. Rentan el uso del terreno para mantener la asequibilidad de la vivienda.
- 

# 4. Estudios de Caso

# 4.1 Minneapolis

Corredor de Oportunidad: Una cooperativa de financiadores para la asequibilidad de vivienda



MINNEAPOLIS (ESTADOS UNIDOS)



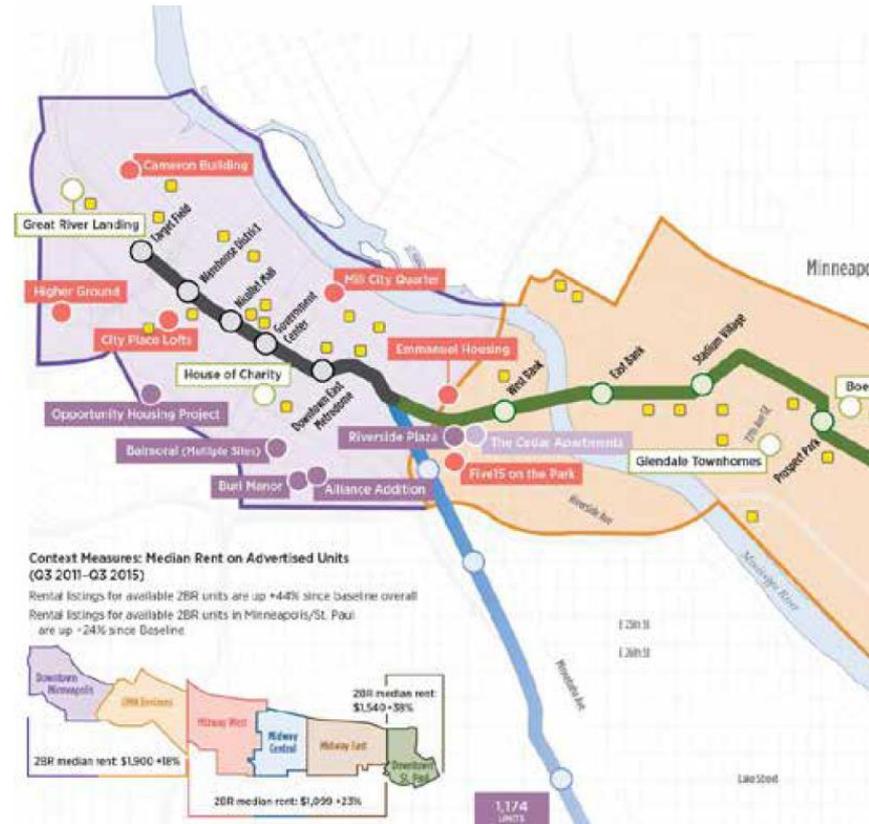
# Minneapolis

## Contexto

- La Metro Green Line es una línea de tren ligero que conecta Minneapolis con St. Paul y la Universidad de Minnesota, generó preocupaciones por desplazamiento de residentes locales.
- Entre 2007 y 2016, se establece la **Cooperativa de Financiadores del Corredor Central**, financiada con donaciones privadas.

## Funcionamiento

- Ciudadanos financiaron las **operaciones** de cooperativa y **proyectos** específicos para estabilizar los vecindarios. Incluyendo desarrollo de vivienda y espacio público.
- Financiaron también colaboración con grupos locales e universidades.
- “Vecindarios, no viajes.” “Ir más allá del tren.”



Fuente: The Big Picture Project, 2016.

# Minneapolis

## Objetivos:

- Mantener las opciones de vivienda disponibles para residentes de todos los niveles de ingresos
- Preservar la vivienda asequible existente lo más posible.
- Minimizar el desplazamiento involuntario de los residentes actuales.
- Promover políticas e incentivos para incluir unidades de vivienda asequible como parte de un nuevo desarrollo de ingresos

## Lecciones aprendidas:

- Forma innovadora de colaboración: ciudadanos, instituciones filantrópicas, gobierno y comunidades.
- El transporte no debe concebirse en aislamiento.
- Lograron maximizar el beneficio de la inversión en infraestructura.
- Monitoreo de largo plazo es clave.

# 4.2 Bogotá

Metrovivienda: Conectando vivienda asequible al transporte público masivo



# Bogotá

## Contexto

- Déficit de vivienda asequible en la ciudad, tiempos de traslado largos y altos niveles de segregación social.
- En 1999 se fundó **Metrovivienda**, agencia gubernamental encargada de conectar vivienda asequible con el sistema de BRT Transmilenio.

## Objetivos

- Integrar el transporte público y la vivienda de bajo costo y reducir la segregación socio-espacial.
- Abordar las necesidades de vivienda de las comunidades de los residentes de bajos ingresos.

## Resultados

- **Alta oposición** inicial, aún enfrenta problemas para encontrar terrenos y recursos.
- Logró **disminuir los costos de transporte**, que bajaron de 1.4 a 0.8 USD para los habitantes..
- La mayor parte de los beneficiarios ganaban menos de 4 veces el salario mínimo o residentes de terrenos fuera de norma.

# Bogotá

## Funcionamiento

1. El **gobierno provee terrenos con servicios** para que los desarrolladores privados puedan construir legalmente vivienda asequible (Suzuki et al., 2013, p.120).
2. A los terratenientes se les **provee un subsidio para acelerar la tasa de producción** de vivienda social con buena accesibilidad
3. Si los terratenientes se oponen o reúsan participar, el gobierno tiene el **poder de expropiar** su tierra
4. Para prevenir el problema de especulación inmobiliaria, **los precios de los terrenos se congelan** en el momento que un proyecto ha sido aprobado.

## Lecciones aprendidas

- Coordinación institucional es clave. (Un representante de Metrovivienda en el consejo de Transmilenio.)
- Conectar la vivienda de bajo costo al transporte público es un medio prometedor para crear espacios urbanos más inclusivos



# 4.3 Río de Janeiro

Herramienta de inserción urbana  
para medir los proyectos  
masivos de vivienda social



RÍO DE JANEIRO, BRASIL



# Río de Janeiro

## Contexto

- Desde 2009, Río de Janeiro ha estado recibiendo una cantidad considerable de inversiones tanto en los sectores de transporte público como en vivienda (ITDP, 2015)
- En 2009, se lanza Minha Casa Minha Vida (MCMV) es el programa de vivienda social nacional.

## Objetivos

- Abordar el problema crónico de vivienda asequible en el país y acomodar a 25 millones de personas para el 2019.

## Resultados

- Éxito relativo. Logró producir una gran cantidad de vivienda.
- Criticado por la **ubicación remota de la vivienda**.
- Se pasó por alto la integración entre vivienda, acceso y movilidad.
- Hasta cuatro horas y múltiples transferencias para transportarse.
- Se multiplicó el número de favelas.

# Río de Janeiro

## Lecciones Aprendidas

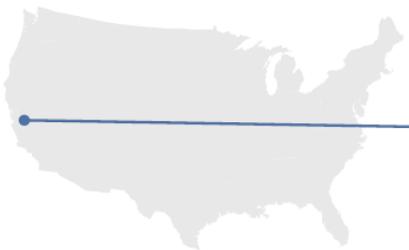
- La Vivienda asequible patrocinada por el gobierno no debe de ser ideada en **aislamiento**, especialmente en la escala del programa MCMV
- Una **buena ubicación es tan importante** como el agua, la electricidad o el saneamiento.
- Una política de este tipo, mal diseñada puede **incrementar la expansión urbana**.

## Propuesta de ITDP: Herramienta de Medición de Inserción Urbana

- Establecer los **estándares mínimos** para desarrollos de vivienda, en términos de ubicación, implementación y diseño
- Los criterios y estándares mínimos fueron establecidos por profesionales, desarrolladores, y administradores públicos.
- Herramientas de evaluación para oficiales y responsables, y guiar desarrolladores.
- Reto: que la herramienta de medición realmente se use y sea obligatoria

# 4.4 Región de la Bahía de San Francisco

Metrovivienda: Conectando vivienda asequible al transporte público masivo



ÁREA DE LA BAHÍA, SAN FRANCISCO, ESTADOS UNIDOS

# Área de la Bahía de San Francisco

## Contexto

- Zona urbana con una población y economía en expansión. 2 millones más residentes en próximos 20 años.
- Costo de vivienda extremadamente alto (hasta 48% del ingreso).
- Afecta desproporcionadamente a habitantes de bajos ingresos.
- En 2007, se crea un Fondo VAOT, Fondo de 50 millones USD para financiar proyecto de VAOT.

## Objetivos

- Catalizar un DOT equitativo y garantizar que beneficie a los residentes.
- Invertir en áreas cercanas al transporte e incentivar mayor densidad.

## Funcionamiento

- Fondo semilla de 10 millones USD de la Agencia Regional de Planeación,
- 40 millones vienen de capital privado de Instituciones Financieras de Desarrollo Comunitario (CDFIs) organizaciones filantrópicas e instituciones financieras.
- El fondo permite a desarrolladores sin fines de lucro y agencias municipales acceder a capital asequible para invertir en VAOT.

# Área de la Bahía de San Francisco

## Lecciones Aprendidas

- Ejemplo de una colaboración exitosa.
- La necesidad de innovación de las opciones de financiamiento
- El VAOT es complejo y requiere **de liderazgo del sector público.**
- El gobierno debe tomar el riesgo inicial, garantizar absorber las pérdidas iniciales fue esencial para atraer más inversionistas y formar el Fondo

# 5. Marco de política pública

# Políticas Alineadas con el VAOT



**Programa General de Desarrollo para el Distrito Federal (2013-2018)**

**Programa General de Desarrollo Urbano en la Ciudad de México (PGDUCDMX)**

# Análisis de Actores Clave

	AUTORIDADES PÚBLICAS	INSTITUCIONES PÚBLICAS FEDERALES	SECTOR PRIVADO	INDIVIDUALES	EXPERTOS
ACTORES	<b>Nivel Federal</b> SEDATU SCT  <b>Nivel Estatal</b> SEDUVI / SEMOVI	<b>Nivel Federal</b> FOVISSTE INFONAVIT SHF FONHAPO BANOBRAS CONAVI  <b>Nivel Estatal</b> INVI	Desarrolladores Inmobiliarios Inversionistas Privados CANADEVI FIBRAS CEMIC BANOBRAS	Asociaciones Plataformas Vecinales Residentes Comercio Local	Universidades Instituciones Académicas Organizaciones Internacionales Expertos & Consultores ONGs
INSTRUMENTOS	Herramientas de planeación Leyes de zonificación Normas Instrumentos legales	Financiamiento - Crédito Decisiones de inversiones monetarias Imagen Programas Institucionales	Decisiones de Inversiones monetarias	Procesos sociales Resistencia Defensa	Defensa Visibilidad Acuerdos Internacionales Redes de Influencia
DIRECCIÓN	Descendiente (Top-down)	Descendiente / Ascendente (Bottom up / Top down)	Ascendiente / Descendiente (Top down - Bottom up)	Ascendiente Top-down	Descendiente / Ascendiente (Top-down / Bottom up)
MOTIVACIÓN	Imparcial Influencia sobre factores demográficos Políticas / Ganar votos / Impuestos o finanzas públicas	Imparcial Influencia sobre factores demográficos Rentabilidad Valorización de localización	Permisos de construcción Rentabilidad Posicionamiento del sector Imagen de marca Imagen corporativa	Intereses Individuales Percepción de cómo vivir Calidad de vida Rentabilidad	Interés Influencia Objetivos sociales

# 6. Desafíos Hacia una Estrategia de VAOT en la Ciudad de México

# Desafíos: Hacia una estrategia de VAOT

- Falta de tierra urbanizada disponible
- Ineficiencias del gobierno y falta de coordinación
- Modelo de financiamiento de vivienda asequible inadecuado
- Oportunidades perdidas (Norma 26 o Constitución CDMX).
- Barreras administrativas y zonificación restrictiva
- Brecha entre autoridades y sociedad civil
- Oposición a densificación
- Mercado de renta poco estimulado
- Sectorización



# 7. Recomendaciones

## VAOT SUMINISTRADO POR EL GOBIERNO

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Subsidios de VAOT / Crédito</b>	Construir VA en proximidad al transporte o proveer subsidios y créditos para VA.	Nueva Ley de Vivienda	INVI SEDATU INFONAVIT
<b>Perímetro de Contención VAOT</b>	Establecer un perímetro de contención ubicado en proximidad al transporte (una distancia de hasta 1.2 km)	Nueva Ley de Vivienda	CONAVI
<b>Zonas VAOT (polígonos)</b>	Identificar zonas alrededor del transporte público y crear polígonos elegibles  Inclusión de VA subsidiada en cercanías a corredores y CETRAM.	Norma Emergente de la Ley de Vivienda.	CONAVI CETRAM
<b>Banco de tierra VAOT</b>	Reservar tierra de propiedad pública a ciertas distancias del transporte público masivo.  Establecer incentivos o instrumentos para usar la vivienda abandonada, o terrenos subutilizados.	Nueva Ley de Vivienda  PGDUCDMX	INVI SEDUVI

## POLÍTICAS INCLUSIVAS DE VIVIENDA

DESCRIPCIÓN	PROPUESTA	INSTRUMENTO	ENTIDAD
Zonificación inclusiva	Reformular los códigos y leyes de zonificación para asegurar la provisión de un cierto porcentaje de VA en proximidad al transporte.	Leyes de zonificación	SEDUVI

## HERRAMIENTAS DE FINANCIAMIENTO DE VAOT

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Captura de plusvalías</b>	Recuperar recursos de los desarrolladores del sector privado y los dirigen hacia proyectos VAOT.	Nueva Ley de Vivienda (Artículo 94)	SEDUVI ALDF
<b>Fideicomiso de tierras comunitarias</b>	Pueden funcionar <b>como organizaciones comunitarias sin fin de lucro</b> que aseguren que la tierra permanezca asequible, acompañadas de medidas para controlar la compra y venta.		SEDUVI, Sociedad civil
<b>Fondo VAOT</b> <b>Fondos de adquisición para el Desarrollo Orientado al Transporte</b>	Establecer un fondo de financiamientos para VAOT. Establecer una Fondo de Adquisición para el Desarrollo Orientado al Transporte para adquirir sitios cercanos al transporte para el futuro	Modificar los mecanismos como los <b>SAC o AGE</b>	Sector público y privado Bancos Inversionistas Entidades filantrópicas
<b>Asociaciones Público-Privadas (APP)</b>	APP para asegurar la construcción de VA por el sector privado en tierra provista por el gobierno ubicada en áreas cercanas al transporte público masivo.	Norma Emergente de la Ley de Vivienda.	SEDATU SEDUVI Sector privado
<b>Mecanismos para restringir el uso después de la venta</b>	Mecanismos para mantener la asequibilidad de vivienda en proximidad del transporte en el largo plazo.	Norma Emergente de la Ley de Vivienda	SEDATU SEDUVI Sector privado

## INCENTIVOS PARA EL SECTOR PRIVADO

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Bonos de densidad</b>	Incrementar la densidad en distritos centrales y en áreas localizadas a cierta distancia del transporte público  Acompañado de los mecanismos de aplicación y monitoreo de rendición de cuentas	Normas 26, 30 y 31	SEDUVI Sector privado
<b>Incentivos fiscales</b>	Otorgar incentivos fiscales a los desarrolladores del sector privado haciendo esfuerzos para producir unidades de VA en proximidad al transporte público masivo. Estos pueden tomar la forma de créditos fiscales para vivienda de bajo costo y distritos financieros de aumentos fiscales basados en corredores.		

## MECANISMOS PARA EVALUAR LA CALIDAD DE LOS PROGRAMAS DE VIVIENDA

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
Herramientas de evaluación urbana	<p>           Criterios para aprobar a los proyectos inmobiliarios de INFONAVIT e INVI (otros proveedores de créditos de vivienda de bajo costo o subsidios) para asegurar cumplan con <b>criterios de desarrollo urbano sustentable</b>.         </p> <p>           El primer paso consistiría en <b>establecer parámetros</b> para evaluación, y el segundo paso sería iniciar el <b>proyecto piloto</b>.         </p>	Normas 26, 30 y 31	SEDUVI INFONAVIT INVI Academia Sociedad civil Expertos Instituciones internacionales

## REFORMULAR LOS REQUERIMIENTOS DE ESTACIONAMIENTO

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Máximo de estacionamientos para nuevos desarrollos.</b>	Reformular los requerimientos de estacionamientos para proveer un máximo de unidades de estacionamiento por desarrollo, en lugar de un requerimiento mínimo.	Códigos de Construcción	SEDUVI
<b>Reducir los requerimientos de estacionamiento para más unidades de VA.</b>	Otorgar excepciones a las regulaciones de estacionamientos a cambio de inclusión de más unidades de VA.	Norma Emergente de la Ley de Vivienda. Posibilidad de reducir los requerimientos de estacionamiento para los proyectos de vivienda.	SEDUVI

## MECANISMOS PARA COORDINAR TRANSPORTE Y VIVIENDA

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Planeación colaborativa para VA y DOT</b>	<p>Coordinar la zonificación y el <b>uso de suelo alrededor de estaciones de transporte</b> existentes o futuras.</p> <p>Desarrollar esquemas para <b>integrar de vivienda asequible con transporte masivo</b>, colaboración entre agencias de transporte y vivienda.</p>	Nueva Ley de Vivienda (Artículo 27: coordinación de estrategias entre SEDUVI y SEMOVI para implementación de DOT).	<p>Agencias de vivienda y transporte</p> <p>Sociedad civil</p> <p>Sector privado</p> <p>SEDUVI SEMOVI</p>
<b>Proyectos de desarrollo conjunto</b>	<b>Incentivar a las agencias de transporte</b> participar en la producción de VA para incrementar la oferta de VA en cercanías al transporte.	Nueva Ley de Vivienda (Artículo 27: coordinación de estrategias entre SEDUVI y SEMOVI para implementación de DOT).	<p>Agencias de vivienda y transporte</p> <p>Sociedad civil</p> <p>Sector privado</p> <p>SEDUVI SEMOVI</p>

## MEJORAR LA COORDINACIÓN Y LA COLABORACIÓN

PROPUESTA	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTO	ENTIDAD
<b>Agencia / Grupo de trabajo de VAOT</b>	<p><b>Grupo de trabajo</b> para asegurar la coordinación entre las entidades de gobierno, sector privado, academia y la sociedad civil,</p> <p>Incentivar la <b>colaboración entre distintas entidades metropolitanas</b> para una estrategia que promueva la VAOT en la ZMVM</p>	<p>Nueva Ley de Vivienda (Artículo 27): <b>coordinación de estrategias entre SEDUVI y SEMOVI</b></p>	<p>Instituto de Planeación Democrática y de Prospectiva de la Ciudad de México</p> <p>SEDATU SEDUVI SEMOVI</p> <p>Entidades de gobierno de la Ciudad de México y el Estado de México</p> <p>CAME</p> <p>Sector privado</p> <p>Academia</p> <p>Sociedad civil</p>



**CONECTANDO LA  
VIVIENDA ASEQUIBLE  
A DESARROLLOS  
ORIENTADOS AL  
TRANSPORTE (DOT) EN  
LA CIUDAD DE MÉXICO**

HACIA UNA ESTRATEGIA DE  
VIVIENDA ASEQUIBLE ORIENTADA  
AL TRANSPORTE (VAOT)

¡Gracias!

**FRIEDRICH  
EBERT   
STIFTUNG**

 **ITDP**  
México



**FUNDACIÓN  
PENSAR**  
PLANETA POLÍTICA PERSONA

FES  TRANSFORMACIÓN

**FRIEDRICH  
EBERT  
STIFTUNG**

 **ITDP**





## CONECTANDO LA VIVIENDA ASEQUIBLE A DESARROLLOS ORIENTADOS AL TRANSPORTE (DOT) EN LA CIUDAD DE MÉXICO

HACIA UNA ESTRATEGIA DE  
VIVIENDA ASEQUIBLE ORIENTADA  
AL TRANSPORTE (VAOT)

### Preguntas detonadoras:

- ¿Cuál es el estado actual de la política de vivienda en la Ciudad de México?
- ¿Cuáles son los retos principales que enfrenta la vivienda en la ciudad?
- ¿Cuáles son las estrategias para cambiar el paradigma de la vivienda hacia uno con mayor asequibilidad?
- ¿Es posible garantizar el derecho a una vivienda digna?
- ¿Cuáles son los modelos de vivienda que se pueden implementar en la ciudad?