

Monterrey, N.L. a 7 de marzo del 2024

Comisión de Desarrollo Urbano, Infraestructura Sostenible
y Nomenclatura del Ayuntamiento de Monterrey

PRESENTE.

Por medio de la presente, hacemos llegar las observaciones al Proyecto del “Plan Municipal de Desarrollo Urbano Monterrey 2040” en el marco de la consulta pública convocada por el Ayuntamiento de la ciudad de Monterrey, Nuevo León.

Página	Apartado	Capítulo	Observaciones	Justificación
Generales				Nueva York tiene sus diagnósticos, principios y planes en una página de internet sencilla de navegar que te va presentando la información de manera oportuna, por apartados, con videos de apoyo, información descargable y resúmenes. https://www.nyc.gov/site/planning/planning-level/urban-design/urban-design-overview.page
NA	NA	Formato	Documento muy largo y técnico. Es difícil de digerir para la población en general. Generar versiones del documento que faciliten la consulta.	Ley de transparencia: Artículo 12. Toda la información pública generada, obtenida, adquirida, transformada o en posesión de los sujetos obligados es pública y será accesible a cualquier persona, para lo que se deberán habilitar todos los medios, acciones y esfuerzos disponibles en los términos y condiciones que establezca esta Ley, la Ley Federal y las correspondientes de las Entidades Federativas, así como demás normas aplicables. Artículo 13. En la generación, publicación y entrega de información se deberá garantizar que ésta sea accesible, confiable, verificable, veraz, oportuna y atenderá las necesidades del derecho de acceso a la información de toda persona. Los sujetos obligados buscarán, en todo momento, que la información generada tenga un lenguaje sencillo para cualquier persona y se

				procurará, en la medida de lo posible, su accesibilidad y traducción a lenguas indígenas. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGTAIP.pdf
NA	NA	Reglamento de Zonificación y usos de suelo	Aclarar cómo se resolverán las dudas y/o ambigüedades relacionadas con el Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo	Se hace referencia a un documento que está en proceso de actualización, dejando algunos criterios sin comprender en su totalidad. Deja muchas dudas.
NA	NA	CUS	Aclarar qué cuenta y qué no cuenta para el CUS	No queda claro qué cuenta y qué no cuenta para CUS. Se define en las zonas de CC pero no en el resto de las zonificaciones.
NA	NA	Perspectiva de género en la redacción	Realizar una revisión de la redacción del documento para incluir la perspectiva de género visibilizando a las mujeres y considerando sustantivos neutros, evitando el uso del masculino como genérico.	Utilizar un lenguaje inclusivo y consciente del género ejerce un impacto significativo en la promoción de la equidad entre las personas y en la erradicación de prejuicios de género, considerando la importancia del lenguaje en la configuración de las percepciones culturales y sociales. ONU Mujeres tiene una guía para el uso de un lenguaje inclusivo al género en español que puede servir de apoyo en la reescritura del documento. Ley de acceso a las mujeres a una vida libre de violencia
NA	NA	Simbología en los mapas	Hacer una revisión de todos los mapas para asegurar que todos cuentan con la simbología completa.	Algunos mapas identificados con simbología incompleta: - Mapa 29* (número incorrecto) pág. 262. Ejemplo de Plan de Movilidad, Proximidad y Accesibilidad Urbana en la Centralidad urbana San Bernabé funcional en la Delegación Norte.
NA	NA	Enfoque en la zona centro	Incluir como programa el desarrollo de programas parciales para todos los sectores/centralidades urbanas de proximidad/subcentros urbanos.	Se debe asegurar que el territorio municipal en su totalidad se planea con el mismo nivel de detalle.
NA	NA	Concepto de vivienda	Utilizar y homologar a lo largo del documento el concepto de “vivienda adecuada” al utilizar adjetivos para describir el tipo de vivienda a promover, impulsar, desarrollar, construir, etc. Algunas páginas en donde se identifican conceptos que deben cambiarse o ajustarse a “vivienda	Es un concepto integral, definido y descrito por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y es el concepto utilizado en el Programa Nacional de Vivienda 2019-2024. Considera 7 diferentes ámbitos de la vivienda que deben incluirse en todos los programas del Plan y todas las zonas

			<p>"adecuada" son:</p> <p>242, 273, 277, 278, 281, 286, 315, 383</p>	<p>del municipio. No se debe dar espacio al desarrollo de vivienda inadecuada.</p> <p>Los 7 ámbitos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. seguridad de la tenencia; 2. disponibilidad de servicios, materiales, instalaciones e infraestructura; 3. asequibilidad; 4. habitabilidad; 5. accesibilidad; 6. ubicación y 7. adecuación cultural. <p>Programa Nacional de Vivienda 2019-2024 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513675/Programa_Nacional_de_Vivienda_2019-2024.pdf</p>
NA	NA	Glosario / definiciones	Agregar una sección de glosario y/o definiciones	Homologar los conceptos a los que se refiere el Plan.
NA	NA	Definición y costo de vivienda económica	<p>Se menciona la vivienda económica como ""Mezcla de vivienda, integrando al menos un 25% de unidades en el segmento de vivienda media y/o de interés social (menor a 350 UMAS) y con características de vivienda económica: 50 metros cuadrados, 1 recámara y sin cajón de estacionamiento de acuerdo con la definición del SNiiV (SEDATU y CONAVI, 2021)."</p>	<p>Según el IVNL en su diagnóstico del 2022, el costo de la vivienda económica es de 118 UMAS, esto con información del cuadro 28 del Programa Especial de Vivienda 2022-2027 del IVNL. Se considera que el costo de vivienda media y/o de interés social de 350 UMAS que propone el PMDU es inalcanzable para los primeros 8 deciles de los hogares en Nuevo León, con información del cuadro 30 del Programa Especial de Vivienda 2022-2027 del IVNL.</p>
II. Diagnóstico				
NA	II. Diagnóstico	General	Articular el diagnóstico con los objetivos de planeación.	El diagnóstico parece estar más orientado al cumplimiento de un requisito, pues se encuentra desarticulado de los objetivos de Planeación del PDUMM.

III. Planeación				
241	III. Planeación	<p>1.4 Impulsar un modelo de ciudad más compacta a través del repoblamiento, recuperación y revitalización sostenible del Centro Metropolitano y la Delegación Centro de Monterrey con procesos de adaptación y mejora del espacio público y la reconstrucción de edificios bajo normas y criterios de edificación sostenible.</p> <p>.</p>	<p>1.4.3 Integrar mantenimiento y rehabilitación del patrimonio histórico y cultural construido, así como la elaboración del listado y /o inventario patrimonial histórico y cultural construido de bienes muebles, inmuebles, zonas de protección y patrimonio inmaterial para la definición de criterios específicos para su conservación y protección</p>	<p>Art. 160 fracción VIII. Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Nuevo León Capítulo X</p>
242	III. Planeación	<p>1.4 Impulsar un modelo de ciudad más compacta a través del repoblamiento, recuperación y revitalización sostenible del Centro Metropolitano y la Delegación Centro de Monterrey con</p>	<p>1.4.6 Realizar un diagnóstico puntual identificando los predios utilizados como estacionamientos, las vías en donde se permite el estacionamiento y los estacionamientos exclusivos otorgados.</p>	<p>Resulta complejo implementar dicha línea de acción si no se cuenta con un diagnóstico. Se requiere esta información para la aplicación de la misma y al mismo tiempo establecer la demanda en zonas y los usos específicos en el municipio.</p>

		<p>procesos de adaptación y mejora del espacio público y la reconstrucción de edificios bajo normas y criterios de edificación sostenible.</p> <p>.</p>		
242	III. Planeación	<p>1.5 Establecer un programa de modernización de infraestructura, servicios y equipamientos en la Delegación Centro.</p> <p>1.7 Establecer los mecanismos e instrumentos para la constitución de reservas de tierra y procesos de recuperación o aprovechamiento de inmuebles subutilizados y abandonados</p>	<p>1.5.6 Promover e incentivar los predios abandonados y subutilizados para su utilización adecuada.</p> <p>Especificar la localización, distribución y cuantificación de los predios y criterios para su utilización.</p>	<p>Dar mayor claridad al objetivo y programa, así como las características para su aplicación.</p>

244	III. Planeación	2.4 Impulsar políticas de descarbonización, calidad del aire y mitigación de riesgo de la contaminación atmosférica en la población desde el control de las fuentes emisoras en coordinación con el estado y municipios metropolitanos	<p>2.4.4 Integrar palabra vegetación</p> <p>2.4.5 Especificar a cuáles usuarios corresponde la línea de acción</p> <p>2.4.6 Identificar una relación de impacto en el desarrollo urbano, definir el alcance de la línea de acción.</p> <p>2.4.8 Integrar criterios e infraestructura para la movilidad sostenible, entendiéndolo como una alternativa y opción para la disminución de la congestión vial.</p>	<p>Dar mayor claridad al objetivo y programa, así como las características para su aplicación.</p>
246	III. Planeación	III.2.3 Objetivos de la dimensión económica y valor agregado: Monterrey, ciudad próspera y creativa	<p>Promover el teletrabajo en todas las delegaciones de la ciudad.</p>	<p>Como parte del objetivo específico 3.1, en la línea de acción 3.1.5 se promueve el teletrabajo y oficinas satélite solamente en dos delegaciones de la ciudad. Si lo que se busca es disminuir las necesidades de desplazamientos, debería promoverse, al menos el teletrabajo, en todas las delegaciones de la ciudad.</p> <p>Boris Graizbord organizó un foro sobre el Teletrabajo en 2017 en el que, entre otras cosas, mostraban la posibilidad de disminuir en 50 toneladas las emisiones de CO2 al implementar el teletrabajo en CDMX: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/774048/5_Boris_Graizbord_y_Omar_Lopez.pdf</p> <p>En otros contextos en los que se ha integrado el teletrabajo a políticas espaciales se ha encontrado que fomentarlo tiene menos que ver con la forma urbana y más con macrodinámicas económicas y sociales. Čok, G., Mrak, G., Breznik, J., Foški, M., & Zavodnik Lamovšek, A. (2022). Spatial Regulation Instruments of Work at Home:</p>

				<u>The Case of Slovenia as a Post-Transition Country.</u> <u>Sustainability, 14(7), 4254.</u>
246	III. Planeación	III.2.3 Objetivos de la dimensión económica y valor agregado: Monterrey, ciudad próspera y creativa	Explicar la definición de “recuperación” para el Corredor Venustiano Carranza Norte y asegurar que no se violente el cumplimiento de derechos sociales para la población.	Como parte del objetivo específico 3.2, la línea de acción 3.2.6 establece la Recuperación del Corredor Venustiano Carranza Norte. No se explica la definición de recuperación y es una zona con actividad comercial, de economía circular, habitacional popular y otras que no sería deseable que se vieran desplazadas, puesto que contravenir el acceso efectivo a derechos sociales que se plantea como objetivo específico 4.2
246	III. Planeación	III.2.3 Objetivos de la dimensión económica y valor agregado: Monterrey, ciudad próspera y creativa	Explicar la definición de “recuperación” para la zona de corredor de la Alameda, Colegio Civil y Mercado del Mesón Estrella. Asegurar que no se violente el cumplimiento de derechos sociales para la población actual y que no se deje desprovista la zona de comercio popular.	Como parte del objetivo específico 3.3, la línea de acción 3.3.6 establece recuperar la zona de corredor de la Alameda, Colegio Civil y Mercado del Mesón Estrella. Es necesario explicar a qué se refiere el término de recuperación, puesto que son zonas comerciales, muy transitadas y concurridas por la población. Explicar con claridad si se quiere recuperar en el sentido de hacer un cambio de uso y dejar desprovista de zonas de comercio popular a las personas que actualmente concurren en ellos.
246	III. Planeación	III.2.3 Objetivos de la dimensión económica y valor agregado: Monterrey, ciudad próspera y creativa	Explicar la definición de “recuperación” para el entorno de la Central de Autobuses. Asegurar que no se violente el cumplimiento de derechos sociales para la población.	Como parte del objetivo específico 3.3, la línea de acción 3.3.6 establece Recuperar el entorno de la Central de Autobuses. Nuevamente hace falta definir el uso de la palabra recuperar. Es una zona de concurrencia.

248	III. Planeación	III.2.4 Objetivos de la dimensión humana y movilidad social	<p>La redacción del objetivo específico 4.2 es poco clara como está. Podría entenderse que se busca eliminar el acceso efectivo a derechos sociales. Cambiar la redacción por: Consolidar el acceso equitativo a derechos sociales de todas las personas para lograr una movilidad social efectiva. Las estrategias para lograr la movilidad social afectiva mencionada, además de garantizar el acceso equitativo a derechos sociales estarían centradas en ampliar el espacio de elección de las personas, la disminución de la desigualdad y el fin de la pobreza, por lo tanto, no corresponde a una estrategia inclusiva.</p>	<p>Los cambios en la redacción, además de eliminar la confusión al respecto de la eliminación del acceso efectivo a derechos sociales (que sería imposible, porque no hay), se concentran en el cambio de la palabra capacidades por espacio de elección. Capacidades probablemente se asocie al término de capabilities de Amartya Sen que no se refiere a las capacidades sino a las posibilidades de elección efectivas, como se plantea en Campos-Vázquez, R. M., Huerta Wong, J. E., y Vélez Grajales, R. , p.31. Campos-Vázquez, R. M., Huerta Wong, J. E., y Vélez Grajales, R. (Eds.). (2012). Movilidad social en México: Constantes de la desigualdad (1. ed). Centro de Estudios Espinosa Yglesias.</p> <p>Art. 50 Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León</p>
248	III. Planeación	III.2.4 Objetivos de la dimensión humana y movilidad social	<p>En el objetivo 4.2 las líneas de acción 4.2.2 y 4.2.3 se orientan hacia la búsqueda de nuevas oportunidades para la generación de ingresos de las personas vulneradas por el sistema socioeconómico actual pero no se busca ofrecerles las mismas opciones que se señalan en el objetivo 3.3, por lo que parecería que continúan reproduciendo desigualdad, promoviendo opciones de subsistencia y economía circular y solidaria solamente para las personas que ya están vulneradas y no industrias creativas y start-ups, como si la creatividad fuera exclusiva de los demás sectores sociales.</p>	<p>El talento se distribuye de forma aleatoria entre todas las personas, lo que no se distribuye de forma aleatoria son las oportunidades para capitalizarlo y desarrollarlo (Campos-Vázquez, 2022).</p>

250	III. Planeación	III.2.4 Objetivos de la dimensión humana y movilidad social	En el objetivo 4.7.1 pretenden consolidar la policía de proximidad y la prevención situacional con un programa de acercamiento de los cuerpos de seguridad con la ciudadanía para la recuperación de la confianza. Agregar como requisito que el personal de seguridad tome cursos para prevenir la discriminación y el perfilamiento racial.	El informe de Amnistía Internacional <i>Falsas sospechas</i> (2017) ha mostrado que en México hay un gran porcentaje de detenciones arbitrarias asociado al color de la piel y eso, sin lugar a dudas, es una de las fuentes de desconfianza de los sectores más desfavorecidos hacia los cuerpos de seguridad. Si no se establece una estrategia que busque erradicar estas prácticas, difícilmente habrá policía de proximidad que no sea amenazante y contraproducente al objetivo de disminuir la desigualdad.
257	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible II.3.1.1 Centralidades Urbanas de Proximidad (CUP)	Incluir contar con una red ciclista además de la red vial peatonal	<p>La bicicleta es un modo de transporte idóneo para distancias cortas y medias y como alternativa al vehículo particular en viajes de cercanía y proximidad. Aumenta la distancia de acceso que da la movilidad peatonal.</p> <p>Se ha demostrado que la infraestructura ciclista segregada y en red, aumenta la seguridad de quienes se mueven en bicicleta y propicia más viajes en este medio de transporte.</p> <p>Art. 4 constitucional - derecho a la movilidad</p> <p>Jerarquía de la movilidad que prioriza la bicicleta sobre otros medios motorizados, presente en diversas leyes y reglamentos:</p> <p>Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</p> <p>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</p> <p>Ley de AH, OT y DU para el Estado de NL</p> <p>Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de NL</p>
257	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad	Los requerimientos de cajones de estacionamiento contradicen lo buscado en las centralidades y subcentros urbanos: proximidad, cercanía y eliminar la necesidad del auto particular.	Los requisitos de cajones de estacionamiento encarecen la construcción y la posterior venta, renta u operación de los edificios, el costo de construir cajones de estacionamiento se traslada a los precios finales a las

		compacta y Sostenible II.3.1.1 Centralidades Urbanas de Proximidad (CUP)	Así como el cuestionamiento relacionado a una homologación municipal y no por delegación de acuerdo con las características y dinámicas territoriales presentadas y llevadas a la práctica, se identifica que esto incentiva una sobre oferta al territorio que en la actualidad no lo demanda.	personas usuarias. Contar con estacionamiento disponible es un incentivo para el uso del automóvil. Racionalizar el uso del auto es una meta establecida en las leyes generales y locales, así como en normativas y reglamentos.
258	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible II.3.1.1 Centralidades Urbanas de Proximidad (CUP)	Toda la población del municipio debe tener acceso en cercanía y proximidad de la vivienda a servicios, y equipamiento. Trazar las zonas de cobertura con base en la estructura urbana para asegurar que se cubre toda el área urbanizada del municipio de Monterrey, en particular zonas que no se ven cubiertas por los círculos en el Mapa 38. Centralidades urbanas funcionales de Monterrey, N.L. Agregar las centralidades faltantes en caso de ser necesario para cubrir el territorio y población municipal completas.	No se estaría resolviendo el primer problema que el programa busca resolver: la accesibilidad limitada y desigual servicios, equipamientos, infraestructura, movilidad y servicios de cuidados de calidad.
258-263	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible II.3.1.1 Centralidades Urbanas de Proximidad (CUP) III.3.1.1.2 Subcentro urbano (SU)	Corregir y homologar la cantidad de centralidades a lo largo del documento.	El texto de la página 258 indica 13 centralidades, el mapa 38 indica 14 centralidades, en el texto de Subcentros Urbanos se listan 14.
259	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y	Incluir el desarrollo de vivienda en zonas identificadas con superávit de equipamientos	Derecho a la vivienda, Programa Nacional de Vivienda 2019-2024

		Sostenible II.3.1.1 Centralidades Urbanas de Proximidad (CUP)		
267	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC)	Corregir la referencia al Mapa 36.	La referencia no corresponde con lo descrito en el texto.
270-271	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC)	Corregir la mezcla de los términos “densidad de población” y “densidad de vivienda”. Identificada al menos en: - Título del cuadro 102 - Primer párrafo de la pág. 271	El texto describe que la información se refiere a densidad de población y el título del cuadro menciona “comparativa de vivienda”. El cuadro 103 plantea densidad de población y el texto menciona densidad de vivienda. La densidad de vivienda y la densidad de población son dos conceptos diferentes.
271	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC)	Incluir dentro de “las condiciones que se consideran necesarias para impulsar este proceso de repoblamiento sostenible son”: - Diseño e implementación de mecanismos de gestión del suelo - Diseño, implementación y operación de un programa de vivienda	https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LViv_140519.pdf Art. 17 ley de vivienda Atribuciones de los municipios “Coordinar acciones en materia de suelo y vivienda”
272	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad	Incluir dentro de “Problemática(s) que busca resolver”: - Falta de diversidad de precios en la vivienda para lograr asequibilidad para	La vivienda actual en las zonas centrales tiene precios de renta y venta que solo son asequibles para el decil de mayores ingresos en el estado desde un enfoque de vivienda adecuada.

		compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC)	todos los deciles de ingresos de la población.	Principios para lograr barrios sostenibles (ONU, 2014): 4. Mezcla social. La disponibilidad de vivienda con diferentes rangos de precios y tenencias en un vecindario para personas de diferentes ingresos debe ser de 20 a 50% del terreno para vivienda de bajo costo, y cada tipo de tenencia no debe exceder el 50% del total.
273	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC)	Agregar en “Consideraciones de implementación”: <ul style="list-style-type: none"> - Implementación de lineamientos y programas para la reducción del uso del auto como cargos por congestión, máximos de estacionamientos y rediseño del programa de parquímetros - Perspectiva de género en el diseño, implementación y gestión de programas y proyectos 	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.
274	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC) III.3.1.2.1 Plan maestro del centro metropolitano (PMCM)	Incluir en toda la redacción y visión para el centro a la población que habita en la zona delimitada, especialmente, la población en mayor situación de vulnerabilidad como personas migrantes, en situación de calle, en condición de pobreza, adultas mayores, entre otras, con un énfasis en niñas y mujeres en estas condiciones.	La lectura de esta sección se percibe como si hoy no hubiera habitantes en el centro, como si se partiera de una zona vacía o se planteara desplazar a la población actual o eliminar todo lo que existe que no se considera un “activo cultural” o “zona histórica” Para lograr una diversidad de población o mezcla social, se requiere una diversidad y mezcla en todos los ámbitos.
274, 278 y 279	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible	Incluir en el Consejo Promotor: <ul style="list-style-type: none"> - que sea incluyente y diverso en género, edad, etnidad, condición socioeconómica, entre otras - Integrar en la lista de actores y actrices: habitantes propietarias(os) y no propietarias(os), visitantes y 	Los consejos han estado históricamente integrados por perfiles similares, excluyentes y poco diversos.

		III.3.1.2 Ciudad central (CC) III.3.1.2.1 Plan maestro del centro metropolitano (PMCM)	trabajadoras(es)	
275	III. Planeación	III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible III.3.1.2 Ciudad central (CC) III.3.1.2.1 Plan maestro del centro metropolitano (PMCM)	<p>Agregar en las problemáticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Especulación inmobiliaria - Violencia de género - Horarios de inactividad por concentración de usos 	https://georregiones.com/territoria https://datos.monterrey.gob.mx/group/seguridad
203-204, 207,257-25 8	Varios	Varios	<p>Definir y delimitar adecuadamente las centralidades urbanas.</p> <p>No dejar territorio sin cobertura.</p> <p>Dar a conocer las metodologías implementadas para identificar y definir las centralidades urbanas.</p>	Las centralidades urbanas son un concepto que articula muchas de las estrategias y no se definen ni se delimitan adecuadamente, dejando parte del territorio sin cobertura, al mismo tiempo contemplando los criterios y distancias accesibles, considerando los 3 km definidos no se dan a conocer las metodologías implementadas para identificarlas y solamente se dice vagamente las características que tendrán aquellas que promuevan.
288	III. Planeación	III.3.1.2.2 Proyectos urbanos de regeneración sostenible (PURS)	<p>Integrar polígono de la colonia de el chorro, concentra equipamiento y vivienda en abandono</p> <p>- Señala la mezcla de tipos y precios de vivienda, ¿es vinculante el precio de la vivienda?</p> <p>Corredor Simón Bolívar corresponde a un corredor de mediano impacto, no cumple con las consideraciones de implementación (asociado a un corredor de alto impacto)</p>	

		III.3.1 Dimensión urbana y modelo de ciudad: Monterrey, ciudad compacta y Sostenible		
289	III. Planeación	III.3.1.2 Ciudad central (CC) III.3.1.2.2 Proyectos urbanos de regeneración sostenible (PURS)	Incluir la línea 5 del metro en el programa	Es la única línea de transporte público masivo licitada que no se incluye, desaprovechando los beneficios que proveerá a la zona.
302	III. Planeación	III.3.2.3 Perímetros de agrupamiento urbano en zonas de Crecimiento Controlado (PAU)	<p>Describir claramente la estrategia <i>"Complementario a esta política y a efecto de poder promover una mayor conservación ambiental en las superficies contiguas a las áreas naturales protegidas, disminuyendo la necesidad de cortes en terrenos urbanizables en pendientes superiores, se propone para esta Delegación una estrategia de incentivos para la concentración de las unidades habitacionales en las pendientes del terreno inferiores al 15%, permitiendo la conservación del estado natural en el resto del área potencial urbanizable del predio en los términos del artículo 140, penúltimo párrafo"</i></p> <p>Definir e integrar la vinculación y gestión para aplicar "pago por servicios ambientales"</p>	La descripción de la estrategia no queda clara al no definir el agrupamiento urbano y la protección de las zonas con las pendientes especificadas.

305	III. Planeación	III.3.3.1 Distritos estratégicos (DE)	<p>"Los distritos estratégicos son zonas de la ciudad en donde se da una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan su grado de atracción o retorno de personas; buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte); y el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen"</p> <p>Cuestionamiento a los criterios para la definición de estos distritos, contemplando el plan parcial de Campana Altamira</p>	<p>Se identifica una falta de claridad en los criterios que definen una "buena" accesibilidad interna, esto de acuerdo con las características actuales del municipio y las variables presentadas, tomando en cuenta el estado actual del transporte público y su cobertura.</p> <p>Como variable descriptiva señala la oferta de rutas y como analítica el índice de pasajeros, no existe congruencia entre las variables considerando el impacto de la información.</p>
311	III. Planeación	III.3.4.1 Sistema de Cuidados	Identificar de manera clara la población potencial.	El cuadro 113 identifica de manera no clara y errónea la población potencial, esto al señalar que deberá centrarse en las personas en situación (o condición) de pobreza, por razones de justicia social, pero suma las personas en pobreza a las poblaciones potenciales que identifica (mujeres y personas que necesitan cuidados), sin discernir cuántas de las personas en situación de pobreza necesitan cuidados o son personas cuidadoras.
315-316	III. Planeación	III.3.4.2 Polígonos de integración socio-urbana	Agregar la regularización de la tenencia de la tierra en las estrategias.	En el cuadro 115 Ficha técnica de estrategia: Polígonos de integración socio-urbana (PISU) se señalan uno de los problemas que más consecuencias tienen en las desigualdades espaciales: la seguridad de la propiedad o tenencia de la tierra, que en la práctica se ha asociado también a la desprovisión de servicios y entre las estrategias de este recuadro no figuran regularizar la tenencia de la tierra.
325	III. Planeación	III.3.6 Dimensión institucional y gobernanza urbana III.3.6.1 Centro de información e inteligencia territorial (CIIT)	Agregar en las dimensiones de los indicadores "Catastro y usos del suelo"	Conocer la distribución y usos de los metros cuadrados edificados de la ciudad es clave para el análisis, la planeación y la toma de decisiones, elementos que son parte de los objetivos del CIIT.

325	III. Planeación	III.3.6 Dimensión institucional y gobernanza urbana III.3.6.1 Centro de información e inteligencia territorial (CIIT)	Agregar que se seguirán los mejores estándares de datos abiertos y transparencia.	Es común que la información no esté disponible de manera transparente, completa o incluso en los formatos que permiten su mayor aprovechamiento en temas académicos, sociales y de desarrollo de políticas públicas.
IV. Ordenamiento territorial				
340	IV. Ordenamiento territorial	VI.3. Zonificación secundaria	Usos de suelo prohibidos: Especificar cuál tipo de industria corresponde a cada una de las clasificaciones	Hay diversas características de impacto en el territorio dependiendo del tipo de industria a la que se refiera.
350	IV. Ordenamiento territorial	IV.4. Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo 1.4. Zona barrial mixto y barrial cultural 1.5. Zona barrial habitacional	Cambiar la prohibición por una limitación de las dimensiones/tamaño de los establecimientos de los productos que se comercialicen si lo que se quiere evitar son grandes almacenes, y no prohibir completamente el uso	Las prohibiciones en usos y destinos en las zonas barrial mixto, barrial cultural y barriales en las actividades comerciales como tortillerías, panaderías, venta de prendas de vestir, calzado, instrumentos musicales, artículos deportivos y otras que no son peligrosas, molestas o contaminantes limitan los objetivos de emprendimiento y generación de ingresos establecidos en el apartado III.2.4, en el cuadro 96.
351	IV. Ordenamiento territorial	IV.4. Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo, 2.4	Capacidad de movilidad urbana.	Usualmente la densidad habitacional es un factor para que ofrecer alternativas de movilidad -colectivas- sea factible. ¿Si deben las alternativas de movilidad anteceder al uso de suelo, no será un impedimento a mejores opciones de movilidad para todas las personas? Es para usos de suelo distintos a la vivienda.
353	IV. Ordenamiento territorial	IV.4 Lineamientos para los Usos y Destinos del suelo Zonas de	Eliminar los cajones mínimos de estacionamiento en la zona central y eliminar la opción de acceder a más cajones de los máximos. Incluir la posibilidad de compartir cajones de estacionamiento entre usos.	Obligar a la construcción de cajones de estacionamiento tiene un impacto directo en el costo de la edificación y por lo tanto en el costo de la vivienda. Exigir la construcción de cajones de estacionamiento va en contra de la racionalización del uso del auto

		Consolidación y Mejoramiento 7. Cajones de estacionamiento 7.4. Ciudad central	Considerar impuestos por la construcción de cajones de estacionamiento en zonas de cobertura del transporte público masivo (DOP, CC, etc.) y dirigir esos ingresos al fideicomiso etiquetando el recurso para invertir en movilidad no motorizada (peatonal y ciclista).	Los usos complementarios suelen ocurrir también en horarios complementarios, por lo que se pueden compartir los cajones que por las tardes-noches se usan para vivienda con los usos comerciales, de oficinas, servicios que operan durante el día. Shoup, Donald. (2011). The High Cost of Free Parking http://shoup.bol.ucla.edu/PrefaceHighCostFreeParking.pdf Revisar las estrategias implementadas en la Ciudad de México https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Mas-Ciudad-Menos-Cajones-Evaluacion-de-impacto-del-cambio-a-los-requerimientos-de-estacionamiento-en-la-Ciudad-de-Mexico-y-recomendaciones-de-politica-publica.-2020.pdf
353	IV. Ordenamiento territorial	IV.4 Lineamientos para los Usos y Destinos del suelo Zonas de Consolidación y Mejoramiento 7. Cajones de estacionamiento 7.4. Ciudad central	Incluir requisitos mínimos de estacionamientos de bicicletas en nuevos desarrollos.	Jerarquía de la Movilidad, BiciPlan, Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León Manual Ciclociudades Más ciudad, menos cajones https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Mas-Ciudad-Menos-Cajones-Evaluacion-de-impacto-del-cambio-a-los-requerimientos-de-estacionamiento-en-la-Ciudad-de-Mexico-y-recomendaciones-de-politica-publica.-2020.pdf
354	IV. Ordenamiento territorial	8. Usos mixtos en nuevos desarrollos Zonas de Conservación	Incluir un punto en donde se permita compartir cajones de estacionamiento entre usos con horarios complementarios.	Los usos complementarios suelen ocurrir también en horarios complementarios, por lo que se pueden compartir los cajones que por las tardes-noches se usan para vivienda con los usos comerciales, de oficinas, servicios que operan durante el día.
356	IV. Ordenamiento territorial	IV.4. Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo, 1.4	En el cuadro 123. Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo y Estacionamientos Hacer una evaluación de compatibilidad de todos los usos y destinos respetando la clasificación general	Se considera únicamente la compatibilidad de usos y destinos del suelo en zonas secundarias específicas, lo que corresponde únicamente al uso y no a la zona, de manera específica y prioritaria los usos de suelo habitacionales y de conservación, sin evaluar ni

			del uso.	considerar la compatibilidad entre usos de gran impacto entre otros, como en el caso de industria, servicios a la industria, entre otros.
356	IV. Ordenamiento territorial	IV.4. Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo, 1.4 Cajones de estacionamiento	Alinear la estrategia de estacionamiento con las líneas de acción para la movilidad sostenible.	El requerimiento de la cantidad de cajones de estacionamiento no es coherente con las líneas de acción referidas a la integración de criterios para la movilidad sostenible.
355-365	IV. Ordenamiento territorial	IV.4 Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo. Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos de Suelo y de Estacionamientos	<p>Agregar en la matriz la categoría de usos “Complementarios o compatibles” descrita en la pág. 355.</p> <p>Clasificar en la matriz como usos “complementarios o compatibles” en las zonas de conservación los siguientes usos:</p> <p><u>En Habitacional Unifamiliar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1.2 Multifamiliar (2 o más viviendas por lote) 2.1.1 Abarrotes 2.1.2 Dulcerías, Misceláneas y Ultramarinos 2.1.3 Fruterías 2.1.4 Carnicerías 2.1.5 Tortillerías 2.1.6 Panaderías 2.2.6 Farmacias, Herbarios y Boticas 2.2.7 Florerías y Arreglos florales 2.2.9 Librerías, Revisterías y Papelerías 2.3.3 Tiendas de conveniencia 3.1.4 Cerrajerías 3.1.9 Lavanderías, Tintorerías y Planchadurías 3.1.11 Sastrerías y Talleres de costura 3.4.2 Comida para llevar, Comida rápida, Antojitos 3.4.4 Paleterías 3.16.3 Guarderías y Estancias infantiles 3.18.1 Jardines de niños 3.19.2 Bibliotecas, Hemerotecas <p><u>En Habitacional Multifamiliar:</u></p>	<p>La matriz solo incluye 3 categorías (Permitidos, Condicionados y Prohibidos) mientras que el texto describe 4 (Permitidos, Condicionados, Complementarios o compatibles, y Prohibidos).</p> <p>La prohibición de muchos de los usos de suelo está en contraposición a la aspiración de una ciudad de proximidad y en muchos de los casos se contrapone con los objetivos de economía circular y solidaria expuestos en los objetivos 4.2 y 4.3</p> <p>Mantener un uso predominante de vivienda va en contra de los principios de la ONU-Hábitat (2014) para alcanzar una ciudad más compacta y sostenible, en particular el punto número 3: Uso de suelo mixto. Al menos el 40 por ciento del terreno debe ser dedicado al uso económico (actividades económicas) en cualquier vecindario. (pág. 270 del documento en consulta).</p>

		<p>2.1.1 Abarrotes</p> <p>2.1.2 Dulcerías, Misceláneas y Ultramarinos</p> <p>2.1.3 Fruterías</p> <p>2.1.4 Carnicerías</p> <p>2.1.5 Tortillerías</p> <p>2.1.6 Panaderías</p> <p>2.2.6 Farmacias, Herbarios y Boticas</p> <p>2.2.7 Florerías y Arreglos florales</p> <p>2.2.9 Librerías, Revisterías y Papelerías</p> <p>2.3.3 Tiendas de conveniencia</p> <p>2.5.2 Ferreterías, Tlapalerías, Plomerías, Vidrierías y artículos para la construcción y decoración</p> <p>3.1.4 Cerrajerías</p> <p>3.1.5 Cibercafés</p> <p>3.1.7 Peluquería, Estéticas y Salas de belleza; Salas de masajes terapéuticos, Quioprácticos y Fisiáticos; Depilación; Tatuajes; Aretes y perforaciones</p> <p>3.1.8 Estudios fotográficos</p> <p>3.1.9 Lavanderías, Tintorerías y Planchadurías</p> <p>3.1.10 Reparación de calzado</p> <p>3.1.11 Sastrerías y Talleres de costura</p> <p>3.2.2 Encuadernaciones</p> <p>3.2.4 Centros de copiado y ploteo de planos</p> <p>3.2.6 Reparación y mantenimiento de aparatos de oficina y computadoras</p> <p>3.4.2 Comida para llevar, Comida rápida, Antojitos</p> <p>3.4.4 Paleterías</p> <p>3.4.5 Restaurantes, Cafés, Fondas, Taquerías, Neverías, Refresquerías, Comida para llevar, Comida rápida, Antojitos</p> <p>3.9.9 Oficinas Administrativas, de Profesionistas</p> <p>3.10.4 Oficinas públicas y Organismos descentralizados</p> <p>3.14.1 Agencia de correos</p> <p>3.14.9 Estudios de grabación</p> <p>3.14.11 Mensajerías y Paqueterías</p> <p>3.15.1 Centros de salud, Dispensarios, Unidades</p>	
--	--	---	--

			médicas y Centros geriátricos 3.16.3 Guarderías y Estancias infantiles 3.18.1 Jardines de niños 3.19.2 Bibliotecas, Hemerotecas 4.1.1 Elaboración de pasteles, mermeladas 4.1.2 Elaboración de salsas 4.1.3 Elaboración de dulces 4.1.4 Artículos de cerámica	
356-365	IV. Ordenamiento territorial	IV.4 Lineamientos para los Usos y Destinos de Suelo. Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos de Suelo y de Estacionamientos	Cambiar los requisitos mínimos de cajones de estacionamiento por máximos. Vincular los requisitos con la cobertura del transporte público masivo.	Más ciudad, menos cajones https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Mas-Ciudad-Menos-Cajones-Evaluacion-de-impacto-del-cambio-a-los-requerimientos-de-estacionamiento-en-la-Ciudad-de-Mexico-y-recomendaciones-de-politica-publica.-2020.pdf
366	IV. Ordenamiento territorial	IV.5 Densidad y lineamientos urbanísticos	Permitir hasta dos viviendas por predio en zonas Unifamiliares	La medida permitiría duplicar la densidad, manteniendo un esquema en el rango de baja densidad pero que permitiría transitar lentamente hacia una ciudad más densa. Es una situación que ya sucede en diversas zonas. Permitiría volver más asequible la vivienda mediante el aprovechamiento de construcciones existentes por subdivisión o construcción nueva en terrenos ya urbanizados. Buscar el concepto de "granny flat" o "accessory dwelling units" (ADU)
379	IV. Ordenamiento territorial	IV.6.3 Desarrollo Orientado a la Proximidad (DOP).	Incluir la Delegación Sur en la estrategia con las consideraciones de las Delegaciones Norte y Poniente.	Ya que se construirá la línea 5 del metro en esta delegación
383	IV. Ordenamiento territorial	PURS	Se habla de "Certificar la aplicación de tecnologías sustentables". Definir qué tipo de certificación y con qué estándares.	Dar claridad de la estrategia/programa y sus alcances.

			Pág. 388 párrafo 1. Cambiar “con el fin de eficientar su funcionamiento para todos los modos de transporte” por “con el fin de racionalizar el uso del auto y aumentar los viajes en medios de transporte no motorizados y colectivos”.	
388-389	IV. Ordenamiento territorial	IV.8 Estructura de movilidad IV.8.1 Estructura vial metropolitana	<p>Pág. 388 párrafo 4. Cambiar “Las estrategias y acciones propuestas para que la ciudad de Monterrey cuente con una vialidad completa, segura, eficiente y moderna” por “Las estrategias y acciones propuestas para garantizar el derecho constitucional a la movilidad en la ciudad de Monterrey en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”</p> <p>Pág. 388 párrafo 6. Agregar “...soluciones viales a nivel con base en la jerarquía de la movilidad en las intersecciones...”</p> <p>Pág. 388 párrafo 7. Anillo vial intermedio: Eliminar todo lo que explícitamente proponga infraestructuras que prioricen o sean exclusivas para la movilidad en automóvil en específico: “viaductos elevados”.</p> <p>Eliminar “este tipo de soluciones podrán ser empleadas en otras vías principales y de acceso controlado que así lo requieran”</p> <p>Pág. 388 párrafo 8. Anillo vial metropolitano: Cambiar el objetivo principal de la intervención, pues “establecer el flujo continuo de la vía” solo privilegia a las personas que se mueven en automóvil y propicia tráfico inducido y más viajes en auto.</p>	<p>Se presentan los proyectos de muchas ampliaciones y nuevas vialidades porque el tráfico vehicular está colapsado. Hay suficiente evidencia en la literatura de que ampliar la vialidad al cabo de algunos años aumenta el nivel de congestión por la demanda inducida. La única alternativa realista para solucionar los problemas de movilidad es la inversión en alternativas de transporte colectivo, de preferencia masivo. El resto de las opciones encarece más la movilidad y la ciudad, en general, como lo señalan adecuadamente en el apartado siguiente.</p> <p>Alineación con el Art. 4 constitucional - derecho a la movilidad.</p> <p>Jerarquía de la movilidad que prioriza la bicicleta sobre otros medios motorizados, presente en diversas leyes y reglamentos:</p> <p>Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano</p> <p>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</p> <p>Ley de AH, OT y DU para el Estado de NL</p> <p>Fuentes: Hansen (1995) ha mostrado incrementos de tráfico de 30% al ampliar una vía (un aumento de 0.2% por milla adicional en el plazo inmediato).</p>

			<p>Pág. 389 párrafo 2. Eliminar el párrafo y la propuesta de más pasos a desnivel.</p> <p>Incluir criterios de diseño de las vías atendiendo la jerarquía de la movilidad para evitar continuar con las condiciones actuales excluyentes e inseguras de las calles.</p>	
388-392	IV. Ordenamiento territorial	IV.8 Estructura de movilidad	<p>Revisar las secciones IV.8.1 Estructura vial metropolitana, IV.8.2 Estructura vial municipal y IV.8.3 Transición hacia una movilidad sostenible de manera que se entiendan como una sola estrategia de movilidad, pues los objetivos de la estructura vial se contradicen con los objetivos de la transición hacia una movilidad sostenible.</p>	Mismas referencias del punto anterior.
388-392	IV. Ordenamiento territorial	IV.8 Estructura de movilidad	<p>Explicar por qué los proyectos de transición hacia una movilidad sostenible se plantean a consulta vecinal pero no los proyectos planteados para la estructura vial.</p>	<p>En una ciudad que históricamente ha privilegiado el uso del automóvil, hay trabajo educativo y cultural que hacer para cambiar el paradigma y el imaginario urbano. En este contexto de preferencia por la movilidad en automóvil, consultar los proyectos de transición hacia la movilidad sostenible (banquetas, ciclovías, corredores verdes), cuya prioridad está soportada por la ley, solo pone en desventaja su avance y consolidación.</p> <p>La participación comunitaria y vecinal es importante en los proyectos, y es urgente una transparencia y procesos de participación que sí alimenten las decisión, sin embargo se debe evitar caer en la ilegalidad de consultar el cumplimiento de derechos, en este caso, el derecho constitucional a la movilidad en las condiciones establecidas en el artículo 4.</p>
388-392	IV. Ordenamiento territorial	IV.8 Estructura de movilidad	<p>Incluir una estrategia de diseño e intervención de los entornos a las estaciones del metro con perspectiva de género.</p>	<p>Los entornos de las estaciones son espacio público que no es competencia de Metrorrey, sino del municipio.</p> <p>Se ha registrado una alta denuncia de casos de violencia de género en estos espacios.</p> <p>El acoso sexual en el transporte público y sus entornos sigue latente en el municipio como lo demuestran diversos estudios y artículos de investigación.</p>

				Las condiciones físicas son un componente fundamental para la percepción de seguridad de las mujeres sobre el transporte. https://georregias.com/territoria
388-392	IV. Ordenamiento territorial	IV.8 Estructura de movilidad	La clasificación de la estructura vial no es coherente a la funcionalidad de acuerdo con la clasificación establecida en la normatividad, esta responde a las características físicas y no de la funcionalidad establecida.	Artículo 168 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León.
386	IV. Ordenamiento territorial	IV.IV.7 Perímetros de agrupamiento urbano en zonas de crecimiento controlado	¿Qué es y cuales son las Zonas de Crecimiento controlado?	Es confuso que se mencionen con las mismas siglas que Ciudad Central CC