



# NUEVA NORMA DE ESTACIONAMIENTOS

## GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA ÉPOCA

11 DE JULIO DE 2017

No. 108 Bis

### Í N D I C E

#### ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

##### Jefatura de Gobierno

- ♦ Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal 2
- ♦ Acuerdo por el que se modifica el Numeral 1.2. Estacionamientos de la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico 6

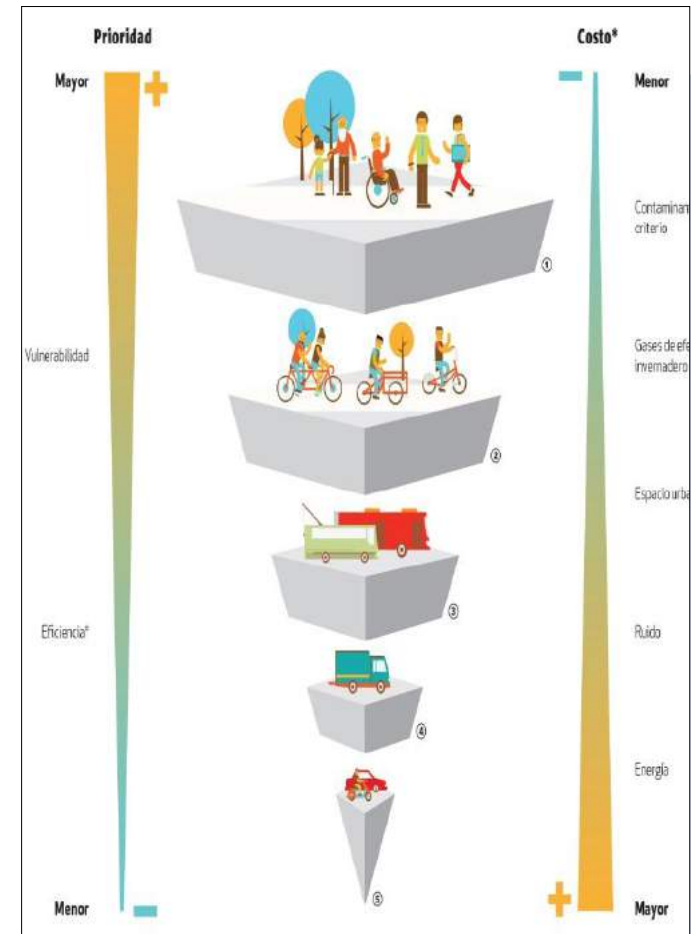
1. Dar congruencia a las políticas de Movilidad y Desarrollo Urbano, siguiendo la LGAHOTyDU.
    - La política de Movilidad prioriza el transporte público, así como la infraestructura peatonal y ciclista.
    - Las políticas y normas de Desarrollo Urbano / Construcción obligaban a construir cajones de estacionamiento en todos los usos del suelo, sin límites, sin cobro por impacto vial (automóviles), sin diferencia en función de la cercanía a los sistemas de transporte público.
    - No tiene sentido incrementar la capacidad de estacionamiento, si la capacidad de las calles es la misma, y ya muestran un alto grado de saturación.
  2. Permitir la reducción o eliminación de los cajones de estacionamiento de acuerdo a la demanda de cada uso de suelo, giro comercial y cada segmento de mercado.
  3. Establecer un máximo de cajones de estacionamiento de acuerdo al uso de suelo y superficie de la edificación (no en todos los casos corresponde al anterior mínimo).
  4. En la zona cercana al transporte público (Zona 1), al superar el 50% de cajones permitidos habrá que realizar una aportación al Fondo de Movilidad de la CDMX, para ser utilizado exclusivamente en el mejoramiento y ampliación de los sistemas de transporte público.
-

### A. Programa General de Desarrollo (PROYECTO)

- Articula políticas de desarrollo urbano y movilidad, mayores densidades en las zonas cercanas al transporte público.
- Norma de Vivienda para trabajadores derechohabientes INFONAVIT y FOVISSSTE (LDU Art. 47 bis).
- Mezcla de usos del suelo y tipologías de vivienda; una ciudad más incluyente, donde se pueda vivir cerca del empleo y de los equipamientos.

### B. Programa Integral de Movilidad

- Prioriza la movilidad sustentable en congruencia con la distribución actual de viajes: el 70% en transporte público, a pie y en bicicleta; y sólo 30% en automóvil particular.
- Ejes de la estrategia integral de movilidad:
  1. Sistema Integrado de Transporte
  2. Calles para todos
  3. **Más movilidad con menos autos**
  4. Cultura de movilidad
  5. Distribución eficiente de mercancías
  6. **Desarrollo Orientado al Transporte.**

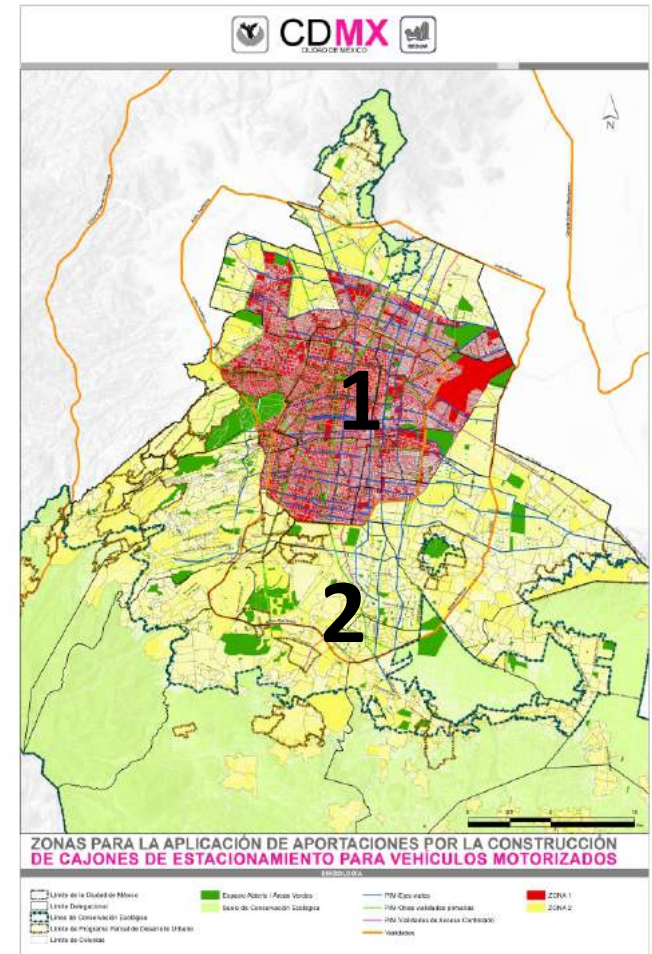


## NUEVA NORMA

En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

### A. Cajones para vehículos motorizados

- Requerimientos **mínimos se transforman en máximos**.
- El mínimo de cajones es cero; las edificaciones, podrán construirse **SIN** cajones de estacionamiento.
- En la Zona 1, a medida que se acerquen al máximo de cajones permitido, deberán realizar una aportación al Fondo de Movilidad de la CDMX.
- Dichas aportaciones se invertirán exclusivamente en los Sistemas Transporte Público.



## NUEVA NORMA

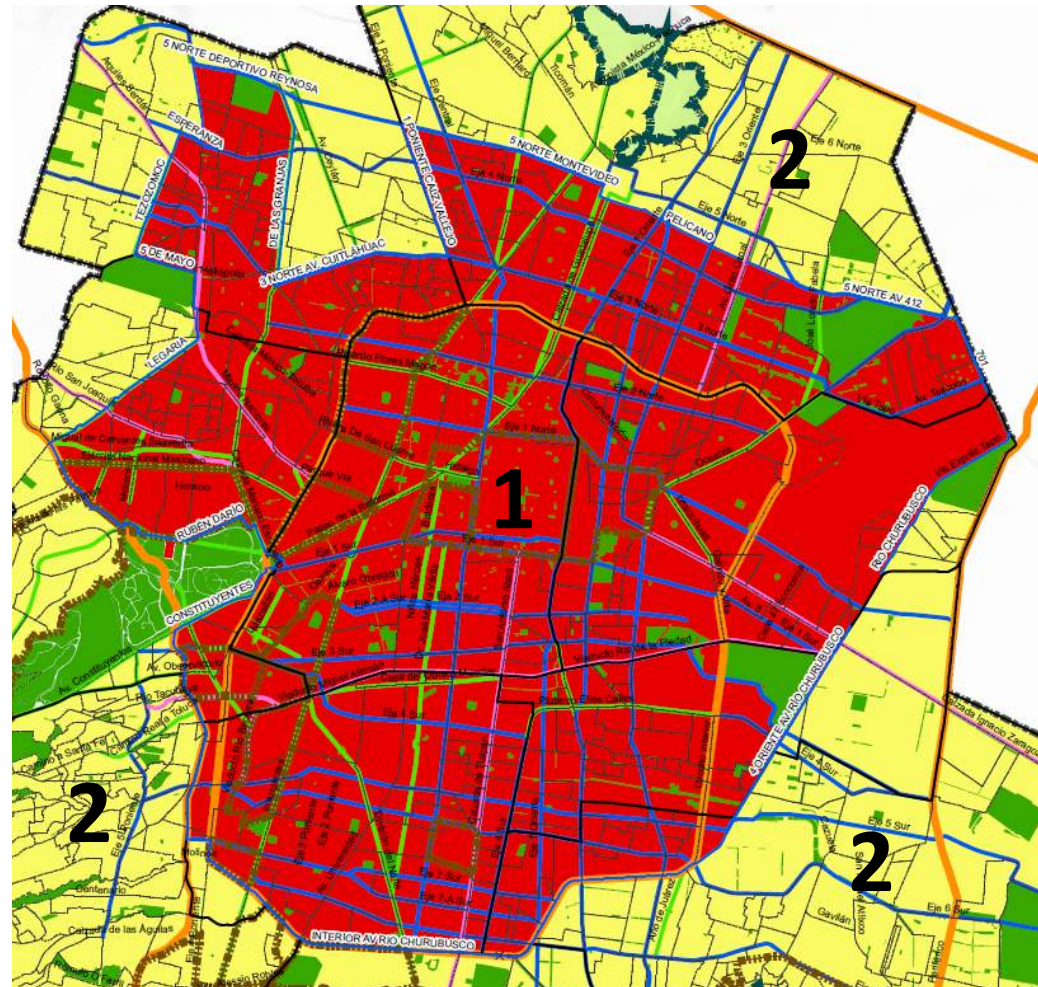
En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

La ciudad se clasifica en dos zonas:

- 1) Cercanía a los sistemas de transporte público estructurado (a menos de 1km).
- 2) El resto del suelo urbano.

El máximo de cajones es el mismo; pero sólo en la zona 1 habrá aportación al Fondo de Movilidad.

La aportación por cajón se definirá en el Código Fiscal y en la Ley de Ingresos.





## NUEVA NORMA

En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

### Ejemplos:

Uso y tipo de edificación	Ubicación	Anterior mínimo	Actual máximo	¿Genera aportación?
Vivienda plurifamiliar, 20 departamentos de 100 m <sup>2</sup> .	Zona 1: Benito Juárez, Cuauhtémoc, etc.	2 cajones por vivienda = 40 cajones	3 cajones por vivienda = 60 cajones	Sí, a partir del 50% respecto del máximo (cajones 31 al 60)
	Zona 2: Tlalpan, Magdalena Contreras, Xochimilco, etc.			No genera.

Para edificaciones destinadas exclusivamente a vivienda, habrá la posibilidad de adquirir derechos para construir cajones adicionales.

## NUEVA NORMA

En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

### Ejemplos:

Uso y tipo de edificación	Ubicación	Anterior mínimo	Actual máximo	¿Genera aportación?
Centro comercial de 5000 m <sup>2</sup>	Zona 1: Benito Juárez, Cuauhtémoc, etc.	Al menos 1 cajón por cada 40 m <sup>2</sup> de construcción = 125 cajones	Máximo 1 cajón por cada 25 m <sup>2</sup> de construcción = 200 cajones	Sí, a partir del 50% respecto del máximo (cajones 101 al 200).
	Zona 2: Tlalpan, Magdalena Contreras, Xochimilco, etc.			No genera.

## NUEVA NORMA

En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

### Otras consideraciones:

**III.** Todos los usos incluidos en el género de “Agencias y Talleres de Reparación de Vehículos Motorizados” y todos aquellos usos cuyo funcionamiento requiera de vehículos de servicio (hospitales, bodegas, etc.) , deberán contar al interior del predio con una zona para el desarrollo de sus actividades, no podrán utilizar cajones de estacionamiento sobre la vía pública.

**IV.** La cantidad máxima permitida de cajones de estacionamiento en una edificación con dos o más usos diferentes al habitacional, será la equivalente al 70% del total de la suma de las cantidades máximas permitidas para cada uno de ellos.

**V.** Se permitirá hasta el 60% de los cajones para vehículos motorizados pequeños.

**VII.** Las edificaciones con cajones de estacionamiento, excepto los destinados a la vivienda unifamiliar, deberán destinar al menos un cajón para uso exclusivo de personas con discapacidad a partir de doce cajones y uno de cada veinticinco o fracción si tienen un total de hasta mil cajones de estacionamiento.

Los estacionamientos mayores a mil cajones, dispondrán al menos un cajón de cada cincuenta o fracción para uso exclusivo de personas con discapacidad.

---



## NUEVA NORMA

En materia de cajones de estacionamiento para vehículos

### Otras consideraciones:

**XIV.** Los locales comerciales a partir de 1,500.00 m<sup>2</sup>, las tiendas de autoservicio y departamentales, los centros comerciales y los mercados, contarán al interior del predio donde se encuentren ubicados adicionalmente al área destinada para cajones de estacionamiento, con una zona de maniobra de carga y descarga suficiente para el manejo de su abasto y retiro de basura, sin que los tráileres, camiones o camionetas estorben el libre tránsito peatonal ni vehicular, ni permanezcan en la vía pública.

**XVI.** Para cubrir la cantidad máxima permitida de los cajones de estacionamientos se podrán utilizar en lugar de rampas, plataformas giratorias, elevadores para automóviles o montacargas y en general, equipos mecánicos, siempre y cuando no se rebase la cantidad máxima permitida de los cajones de estacionamiento; los eleva-autos contarán como un cajón de estacionamiento adicional.

**XXVII.** La vigilancia del cumplimiento de lo establecido en el presente Acuerdo, es facultad de la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, del Órgano Político-Administrativo en cada demarcación territorial y del Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal, conforme a sus respectivas competencias.

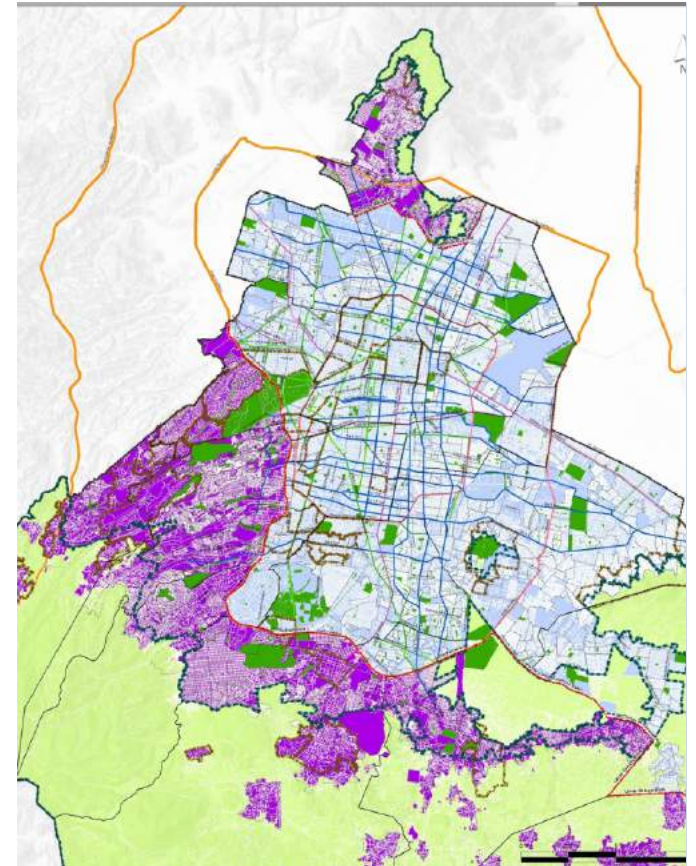
**NO SE GENERA UN NUEVO TRÁMITE O DICTAMEN;** cuando se genere aportación al Fondo de Movilidad, ésta será auto-declarativa y el comprobante de pago deberá ser incluido en la Manifestación de Construcción o Estudio de Impacto Urbano.

## NUEVA NORMA

En materia de espacios de estacionamiento para bicicletas

### B. Lugares para bicicletas

- Se establece el mínimo de espacios de estacionamiento para bicicletas en función del uso y tamaño de la edificación.
- Y en función de la topografía de la ciudad:
  - Zona A: en las áreas planas de la ciudad, se deberá cumplir con el 100 % de los requerimientos.
  - Zona B: En las áreas con pendientes pronunciadas, se deberá cubrir sólo el 25%.



## NUEVA NORMA

En materia de espacios de estacionamiento para bicicletas

### B. Mínimos en materia de espacios para estacionamiento de bicicletas

Uso	Tamaño	Residentes	Visitantes
<b>Vivienda plurifamiliar</b>	Cualquier tamaño	1 por cada 4 viviendas	No requiere
<b>Comercio</b>	Mayor a 100 m <sup>2</sup> y hasta los primeros 5,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 1,000 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 250 m <sup>2</sup> de construcción
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000 m <sup>2</sup> y hasta los 30,000m <sup>2</sup>	1 por cada 2,000 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 500 m <sup>2</sup> de construcción
	Por el área excedente de los 30,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 3,000 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 1,000 m <sup>2</sup> de construcción
<b>Servicios</b>	Mayor a 100 m <sup>2</sup> y hasta los primeros 5,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 1,000 m <sup>2</sup> de construcción
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000 m <sup>2</sup> y hasta los 30,000m <sup>2</sup>	1 por cada 250 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 2,000 m <sup>2</sup> de construcción
	Por al área excedente de los 30,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 500 m <sup>2</sup> de construcción	1 por cada 3,000 m <sup>2</sup> de construcción
<b>Educación Media Superior y Superior, Museos y Bibliotecas</b>	Mayor a 100 m <sup>2</sup> y hasta los primeros 5,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 100 m <sup>2</sup> de construcción	No requiere
	Adicionalmente al inciso anterior, a partir de los 5,000 m <sup>2</sup> y hasta los 30,000m <sup>2</sup>	1 por cada 250 m <sup>2</sup> de construcción	
	Por al área excedente de los 30,000 m <sup>2</sup>	1 por cada 500 m <sup>2</sup> de construcción	
<b>Industria</b>	cualquier tamaño	1 por cada 200 m <sup>2</sup> de construcción	No requiere

## NUEVA NORMA

En materia de espacios de estacionamiento para bicicletas

### Ejemplos:

Uso y tipo de edificación	Ubicación	Residentes	Visitantes
Vivienda plurifamiliar, 20 departamentos	Del. Benito Juárez, Cuauhtémoc, etc.	1 por cada 4 viviendas = 5 espacios (equivale a medio cajón para auto)	No requiere
	Del. Tlalpan, Magdalena Cuajimalpa, Xochimilco, etc.	El 25% de la zona A = 1 espacio	

## NUEVA NORMA

En materia de espacios de estacionamiento para bicicletas

### Ejemplos:

Uso y tipo de edificación	Ubicación	Residentes (empleados)	Visitantes (clientes)	Total
Centro comercial de 5000 m2	Zona A: Del. Benito Juárez, Cuauhtémoc, etc.	1 por cada 1000 m2 de construcción = 5 espacios	1 por cada 250 m2 de construcción = 20 espacios	25 espacios para bicicletas (equivale a 2.5 cajones para auto)
	Zona B: Del. Tlalpan, Magdalena Contreras, Xochimilco, etc.	25% de la exigencia en Zona A = 1 espacio	25% de la exigencia en Zona A = 5 espacios	6 espacios para bicicletas (equivale a 0.5 cajón de auto)

## Otras consideraciones:

**III.** Los cajones de estacionamiento para bicicletas podrán ubicarse en una o varias zonas al interior de la edificación.

**IV.** La zona de estacionamiento se ubicará a nivel del vestíbulo del edificio, o bien, en el nivel de estacionamiento de vehículos motorizados en el cual el usuario deba hacer el menor uso de rampas, o lo más cercano posible al acceso a la edificación o zona de elevadores.

**V.** A los espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas deberá poder accederse por rampa o elevador, o bien, mediante un elemento de circulación vertical como el que se señala en las **Figuras 1.2.3 A, 1.2.3 B y 1.2.3 C.**

En todos los casos deberán contar con protección a la intemperie;

**VI.** No se permiten estantes colgantes, ni en áreas con una pendiente mayor al 4%;

---



## NUEVA NORMA

En materia de espacios de estacionamiento para bicicletas

### C. Artículos Transitorios

- Los asuntos que se encuentren en trámite al momento de la presente reforma, se resolverán hasta su total conclusión en los términos reglamentarios vigentes al momento de su ingreso.
  - Durante los primeros 90 días hábiles (del 12 de julio al 15 noviembre) se podrá optar por la norma anterior o la nueva.
    - Por una o por la otra, NO por lo que más convenga de cada una; observar que la nueva norma exige espacios para bicicletas.
    - En este plazo no habrá mínimo ni máximo para cajones de automóviles.
    - No se generarán aportaciones al Fondo de Movilidad durante ese periodo.
-

## C. Artículos Transitorios

- Durante esos 90 días hábiles se definirá el instrumento de pago (Código Fiscal), que considerará:
    - La integración de un órgano colegiado técnico y plural.
    - Garantizará que los recursos se inviertan solamente en los sistemas de transporte público.
    - Definirá el tipo de obras y acciones financiables (e idealmente una cartera de proyectos).
  
  - Entre el 16 de noviembre y el 31 de diciembre de 2017, el pago que se origine por la construcción de los cajones de estacionamiento será incluido como parte de las medidas de mitigación que se deriven del Estudio de Impacto Urbano.
-

### Siguientes pasos

- Definir el instrumento de pago para las aportaciones por construcción de cajones: Código Fiscal y Ley de Ingresos 2018.
- Modificar Programas Delegacionales y Parciales para eliminar la exigencia de porcentajes adicionales e incongruencias, p.e. Normas por Vialidad y otras:

***PDDU Azcapotzalco: Norma complementaria para el establecimiento de centros nocturnos, cantinas, bares, cervecerías, pulquerías y video bares.***

*Sólo se permiten en predios con frente a la vialidad con zonificación HM en Av. Aquiles Serdán, Calzada Camarones y Av. Cuitláhuac; y con zonificación HO en predios con frente al Eje 4 Norte-Av. Ahuehuetes-Esperanza-Antigua Calzada de Guadalupe, debiendo contar con un 20% adicional a la demanda de cajones de estacionamiento que indique el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal.*

---

### Siguientes pasos

- Revisar al necesidad de modificar la Ley de Establecimientos Mercantiles:  
*“Contar con los cajones de estacionamiento que instruyen para cada uso los Programas Delegacionales o Parciales de Desarrollo Urbano, el Reglamento de Construcciones y las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del Reglamento de Construcciones”.*
  - Ampliar la cobertura del Programa Ecoparq.
  - Analizar la conveniencia de prohibir el servicio de valet parking en las zonas Ecoparq (iniciativa ALDF).
  - Analizar la posible liberación de las tarifas de estacionamiento (la Constitución CDMX otorga la atribución a las Alcaldías).
  - Reglamentar posibilidades de convertir actuales espacios de estacionamiento en usos habitables, siempre y cuando se cumpla con la normatividad aplicable, por ejemplo, no haber agotado el CUS.
  - Evaluar resultados de la Norma al menos cada tres años.
-

## Ventajas y desventajas de la Nueva Norma

Ventajas	Desventajas (o riesgos)
Desincentivar el uso del automóvil, menor congestión vehicular y mejor calidad del aire.	No lograr desincentivar el uso del automóvil, es decir, tener población con auto y sin estacionamiento.
Nuevas opciones inmobiliarias en todos los usos de suelo / Mayor facilidad para desarrollar edificios de usos mixtos.	Riesgo de estacionamiento indebido en vía pública, necesidad de fortalecer la regulación del estacionamiento en vía pública.
En caso de reducción de cajones, menores costos de edificación; posibilidad de tener vivienda más económica bien ubicada.	En caso de construcción de más del 50% respecto al máximo de cajones en la Zona 1, se genera pago por cajones.
Generación de recursos para mejorar el transporte público.	
Mayor flexibilidad en el proyecto arquitectónico; mayor facilidad para poder agotar el CUS permitido.	
Terminar con simulaciones, como los contratos con estacionamientos públicos.	
Mayor facilidad para regenerar y reconvertir edificaciones; inmuebles catalogados.	

# NUEVA NORMA DE ESTACIONAMIENTOS

