

Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable

Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

#CiudadHumana

SEDATU
SECRETARÍA DE DESARROLLO
AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO



Índice general

Siglas y Acrónimos

Mensaje de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Mensaje de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Marco Normativo

Capítulo I. Diagnóstico

Capítulo II. Propuesta para la creación del Programa Presupuestario de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable

Objetivo 1. Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas.

Objetivo 2. Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como el transporte no motorizado y el transporte público.

Capítulo III. Propuesta para la Creación de la Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable

Capítulo IV. Alineación a las Metas Nacionales

Capítulo V. Estrategias y líneas de acción transversales

Democratizar la Productividad
Perspectiva de Género
Gobierno Cercano y Moderno

Transparencia

Glosario

Referencias

Anexos

Mensaje

De la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano

Lic. Jorge Carlos Ramírez Marín
Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Desde la creación de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el Gobierno de la República ha reforzado el compromiso del Presidente Enrique Peña Nieto de transitar hacia el modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.

En este contexto, y en seguimiento a las acciones necesarias para la Reforma Urbana, es indispensable impulsar la construcción de ciudades que garanticen el derecho a un medio ambiente sano y viajes urbanos bajo condiciones de seguridad y equidad. Por lo anterior, SEDATU propone la creación de un instrumento de gestión moderno, que contribuya al alcance de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018; y a los objetivos del Programa Sectorial y del Programa Nacional de Desarrollo Urbano.

El Programa de Movilidad Urbana Sustentable y la Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable es una propuesta técnica y de política pública que pretende transformar los hábitos de desplazamiento de los mexicanos e incentivar el uso eficiente del espacio público. Para lograrlo, esta Secretaría ha empezado a trabajar mediante la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable, en coordinación con autoridades locales y sus ciudadanos, en la implementación de proyectos piloto de oferta y gestión de la demanda, así como obras de infraestructura y acciones que reduzcan la dependencia del uso del automóvil y atraigan a sus usuarios a caminar, usar la bicicleta y el transporte

implementación de proyectos piloto de oferta y gestión de la demanda, así como obras de infraestructura y acciones que reduzcan la dependencia del uso del automóvil y atraigan a sus usuarios a caminar, usar la bicicleta y el transporte público, compartir el automóvil, trabajar desde casa, etc.

Todos los días, los mexicanos destinan gran parte de su tiempo en moverse para ir al trabajo, a la escuela, de compras y otras actividades cotidianas. Uno de los aspectos fundamentales para mejorar la calidad de vida de los que viven en las ciudades, es mejorar la calidad, la disponibilidad y la asequibilidad de los viajes urbanos

En este sentido, las propuestas planteadas pretenden fomentar una movilidad urbana sustentable que rompa el paradigma enfocado en aumentar la capacidad vial de nuestras calles para mejorar los flujos de vehículos y en su lugar facilitar el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbano. Confío en que el documento que hoy se pone a consideración, sentara las bases para la implementación de los instrumentos de planeación que busquen la consolidación de ciudades productivas, incluyentes y sustentables, que reflejen el nuevo modelo de desarrollo urbano que se requieren para mover a México.

Mensaje

De la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

Mtro. R. Alejandro Nieto Enríquez
Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda

Una ciudad conectada, es una ciudad justa y equitativa, y por tanto, segura, sustentable y productiva. El modelo de ciudades “modernas”, centrado en el tránsito de vehículos particulares, es altamente excluyente y antidemocrático; porque el espacio público, no es sólo de los propietarios de un automóvil. En la discusión del futuro de las ciudades, está presente el nuevo paradigma de la accesibilidad y la movilidad de las personas, y la reivindicación del espacio público para todos los ciudadanos.

Las ciudades mexicanas están en un momento propicio para adoptar la Movilidad Urbana Sustentable como política pública integral. Tenemos una gran ventaja, el tema aparece por primera vez en el Sistema Nacional de Planeación; esto abre puertas infinitas para eficientar el uso de los recursos públicos y privados del país, bajo un enfoque integral en el que el uso del espacio público se establezca de acuerdo a la vulnerabilidad de los usuarios y en términos de accesibilidad y seguridad vial.

Se propone la creación del instrumento rector de esta política a nivel nacional, con respeto a las atribuciones y los roles de cada orden de gobierno. SEDATU pretende auxiliar técnica y financieramente a los gobiernos locales y otras dependencias, para implementar proyectos en tres vertientes: Calles para todos, Sistemas integrados de transporte y Desarrollo orientado al transporte.

Bajo el enfoque “evitar-cambiar-mejorar”, la Secretaría se propone facilitar la gestión de la accesibilidad y la movilidad urbana y reorientar los recursos federales a

proyectos que generen viajes de mayor valor y menor costo, sobre los de menor valor y mayor costo; así como buscar nuevas alternativas de financiamiento abundante y constante para este tipo de proyectos.

Con la creación del Programa de Movilidad Urbana Sustentable se busca impulsar más y mejores inversiones en infraestructura vial urbana, que no sólo ayuden a reducir el número de viajes y las externalidades generadas con ellos, sino igualmente importante, que permitan la inclusión de todos los ciudadanos, así como el acceso por igual a los servicios y el disfrute del aumento de la productividad de la ciudad; así como el desarrollo integral de la sociedad; a través de los siguientes objetivos:

Objetivo 1. Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas.

Objetivo 2. Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como el transporte no motorizado y el transporte público. Estos objetivos responden a la urgencia de implementar un marco normativo e institucional en la materia, lo que ha motivado a SEDATU a proponer, entre otras acciones, la creación del área encargada de su eficiente implementación y su correcta sinergia con otros programas federales y locales ya existentes.

Sabemos que el camino para la construcción de

la política pública será largo, por eso nos hemos propuesto avanzar involucrando a otros sectores, profesionales e individuos interesados en diferentes etapas del proceso.

Mientras no exista un ambiente urbano de paz y las instituciones que lo generen, la gente no puede desarrollar una vida productiva. El asunto concierne

y afecta a un gran número de actores, solo trabajando juntos y facilitando el engranaje de nuestro trabajo podremos decir que estamos avanzando hacia la construcción de ciudades más humanas.

Siglas y acrónimos

BANOBRAS	Banca Nacional de Obras y Servicios Públicos
DOF	Diario Oficial de la Federación
EMUS	Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable
GEI	Gases de Efecto Invernadero
HÁBITAT	Programa Hábitat
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SEDATU	Secretaría de Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
PECC	Programa Especial de Cambio Climático
PEF	Presupuesto de Egresos de la Federación
PIMUS	Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNDU	Programa Nacional de Desarrollo Urbano
PREP	Programa de Rescate de Espacios Públicos
PROTRAM	Programa de Apoyo al Transporte Masivo
PSDATU	Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Marco normativo

- ° Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- ° Ley de Planeación.
- ° Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- ° Reglamento interno de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- ° Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- ° Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018.
- ° Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018. (próximo a publicar)
- ° Ley General de Asentamientos Humanos.
- ° Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- ° Ley General de Cambio Climático.
- ° Estrategia Nacional de Cambio Climático.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, máximo cuerpo normativo de nuestro sistema jurídico, establece los principios y objetivos que guían a nuestra nación. Bajo los principios de democracia e inclusión, el artículo 25 Constitucional en su párrafo primero, establece que “al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales”.

La Carta Magna en su artículo 27, dispone la facultad

del Estado para ordenar los asentamientos humanos y para planear; y regular su crecimiento. Dicha facultad exige la coordinación con los municipios y el Gobierno del Distrito Federal, quienes a través del artículo 115 y 122, están facultados para llevar a cabo la planeación del desarrollo urbano en su jurisdicción y para formular y aplicar programas de transporte público de pasajeros; y el transporte urbano respectivamente.

La Carta Magna en su artículo 27, dispone la facultad del Estado para ordenar los asentamientos humanos y para planear; y regular su crecimiento. Dicha facultad exige la coordinación con los municipios y el Gobierno del Distrito Federal, quienes a través del artículo 115 y 122, están facultados para llevar a cabo la planeación del desarrollo urbano en su jurisdicción

y para formular y aplicar programas de transporte público de pasajeros; y el transporte urbano respectivamente.

Al respecto y en cumplimiento con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el 20 de mayo de 2013, el Gobierno de la República publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el “Decreto por el que se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018” (PND).

En este contexto, el PND establece los objetivos que guiarán la acción del Gobierno de la República durante este sexenio, los cuáles se traducen en cinco metas nacionales: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Próspero y México con Responsabilidad Global y; tres estrategias

transversales: Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género. Estas metas y estrategias buscan llevar a México a su máximo potencial.

En este contexto, el PND establece los objetivos que guiarán la acción del Gobierno de la República durante este sexenio, los cuáles se traducen en cinco metas nacionales: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Próspero y México con Responsabilidad Global y; tres estrategias transversales: Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género. Estas metas y estrategias buscan llevar a México a su máximo potencial.

“Estas metas y estrategias buscan llevar a México a su máximo potencial”

Para cumplir con esta meta, el PND plantea el objetivo 2.5 “Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna” y precisa la estrategia 2.5.1 “Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos”. Como parte de esta estrategia, establece en una de sus líneas de acción, el fomento de la movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público masivo, y que promuevan el uso de transporte no motorizado.

Por su parte la Ley de Planeación, establece a través de su artículo 9 que las dependencias de la Administración Pública Centralizada, deberán planear y conducir sus actividades con perspectiva de género y con sujeción a los objetivos y prioridades de la planeación nacional de desarrollo, a fin de cumplir con la obligación del Estado de garantizar que éste sea equitativo, integral y sustentable.

Bajo esta premisa, el artículo 16 del mismo ordenamiento, prevé la responsabilidad de las

dependencias para elaborar programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector, los gobiernos de las entidades federativas, y las opiniones de los grupos sociales; así como asegurar la congruencia de los programas sectoriales con el PND y los programas regionales y especiales que determine el Presidente de la República.

SEDATU asume las responsabilidades conferidas mediante el “Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, publicado en el DOF, el 02 de enero de 2013, en el que se dispuso la transformación de la Secretaría de la Reforma Agraria en SEDATU; y de conformidad con lo establecido en los artículos 16 de la Ley de Planeación y 11 y 13 de la Ley General de Asentamientos Humanos, contribuye a la elaboración del Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (PSDATU) y del Programa Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), documentos

que son el resultado de un amplio proceso de consulta y debate.

El PSDATU contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas que se llevarán a cabo en esta Administración, por los órganos y entidades que integran el sector coordinado por SEDATU. El objetivo 3 del PSDATU busca consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes; así como estrategias y líneas de acción que promueven la mejora de la infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable en coordinación con gobiernos estatales y municipales.

Por su parte el PNDU establece en el objetivo 4 el impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad y accesibilidad de

los viajes urbanos y sus estrategias y líneas de acción.

Las ciudades que el PNDU vislumbra serán sitios incluyentes que promoverán el máximo potencial de los ciudadanos vía el acceso al ejercicio libre e igualitario de todos sus derechos. Este sentido y en observancia al PND, en la elaboración del PNDU se incluyen líneas de acción encaminadas al logro de los objetivos de las tres Estrategias Transversales: “Democratizar la Productividad”, Consolidar un “Gobierno Cercano y Moderno” e Incorporar la “Perspectiva de Género”.

Por su parte la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, le asigna a través de su artículo 41, las atribuciones de desarrollo urbano a SEDATU. Cabe señalar que es a través del artículo 9 del reglamento interior de SEDATU que se establecen, entre otras, las siguientes atribuciones a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda:

Atribuciones a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda:

- I. Formular y proponer al Secretario políticas, programas y acciones en materia de desarrollo urbano y vivienda;
- VI. Planear, diseñar, promover, concertar, apoyar y evaluar mecanismos de financiamiento para el desarrollo regional y urbano, así como para la vivienda, con la participación de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal correspondientes, de los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, de las instituciones de crédito y de los diversos grupos sociales;
- VII. Promover ante las autoridades de las entidades federativas y de los municipios, la planificación sostenible de los usos de suelo y de la estructura urbana;
- X. Proponer programas y acciones que contribuyan a:
 - a) Disminuir el déficit de vivienda, así como mejorar los espacios, infraestructura y servicios urbanos existentes;
- XII. Promover y coordinar la constitución de instancias de coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios, sectores privado y social, orientadas al desarrollo regional y urbano, así como promover la constitución de dichas instancias para el fomento a la vivienda;
- XII. Promover programas para la construcción de obras de infraestructura y equipamiento necesarios para el adecuado desarrollo de los centros de población, en coordinación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal correspondientes y los gobiernos de las entidades federativas y municipios y con la participación de los sectores social y privado.
- XIV. Planear y proponer programas y acciones para el desarrollo urbano y vivienda de los centros de población;

- XV. Integrar, priorizar, encauzar y atender, en su caso, en coordinación con las entidades federativas la demanda social de infraestructura y equipamiento urbano;
- XVI. Proponer y fomentar la ejecución de proyectos para la rehabilitación de espacios públicos y mejoramiento de zonas urbanas subutilizadas o abandonadas;
- XVII. Instrumentar políticas, programas y esquemas de participación social que contribuyan a la eficaz prestación de los servicios públicos en los centros de población;
- XVIII. Asesorar a los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios que lo soliciten, en la elaboración de sus planes y programas de desarrollo urbano, así como en la capacitación técnica del personal responsable de estas actividades; y
- XX. Establecer la normativa técnica y operativa para la ejecución de los programas a su cargo y realizar

Cabe mencionar que SEDATU forma parte del Grupo de Trabajo del PROTRAM con el objetivo de fortalecer la consistencia de los programas de desarrollo urbano en sus diferentes niveles de planeación con el instrumento que la Banca Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C (BANOBRAS) solicita a las autoridades locales para asegurar las condiciones de elegibilidad para apoyos de inversión para proyectos, el PIMUS (Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable).

Los programas sectoriales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) 2013-2018, en su objetivo 3 y 2 respectivamente, remarcan la importancia y liderazgo que SEDATU debe asumir en la implementación de una Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable. De igual manera, están siendo evaluadas por la SEMARNAT, las metas propuestas de Movilidad Urbana Sustentable por SEDATU en materia de mitigación y adaptación de cambio climático en el Programa Especial de Cambio Climático (PECC).

Bajo esta premisa, el Capítulo Octavo de la Ley General de Asentamientos Humanos, faculta a la federación para coordinar y concertar distintas acciones e inversiones en fomento del desarrollo urbano. Otro ordenamiento, la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, en su artículo 23, contempla criterios para la regulación ambiental en los asentamientos humanos, como

establecer sistemas de transporte colectivo.

La recién creada Ley General de Cambio Climático, propone en su artículo 34, la inversión en transporte público y no motorizado como parte de las acciones y políticas de mitigación que debe promover la Federación para reducir las emisiones. De la misma manera, la Estrategia Nacional de Cambio Climático, establece la línea de acción M3.1 el aumentar el uso controlado y eficiente del territorio al disminuir la expansión urbana y garantizar el acceso a suelo intraurbano, promover edificios de usos mixtos y verticales, privilegiar la densificación antes que la apertura de nuevas reservas en la periferia e incluir la integración de bosques urbanos y definir los límites de crecimiento de las ciudades.

La línea de acción M3.3 promueve la evolución hacia sistemas de transporte público, seguro, limpio, bajo en emisiones, accesible y cómodo al fortalecer la interconectividad regional y nacional con la generación de redes multimodales eficientes con el apoyo del gobierno federal, como parte de una política integral de desarrollo urbano y movilidad que reduzca los tiempos y distancias de viaje. Por último, la línea de acción M3.7 propone generar incentivos, infraestructura y programas para favorecer el transporte no motorizado, articulado dentro de sistemas integrados de transporte, en el que se dé prioridad al peatón y al ciclista para generar beneficios ambientales y de salud inmediatos.

Capítulo I Diagnóstico

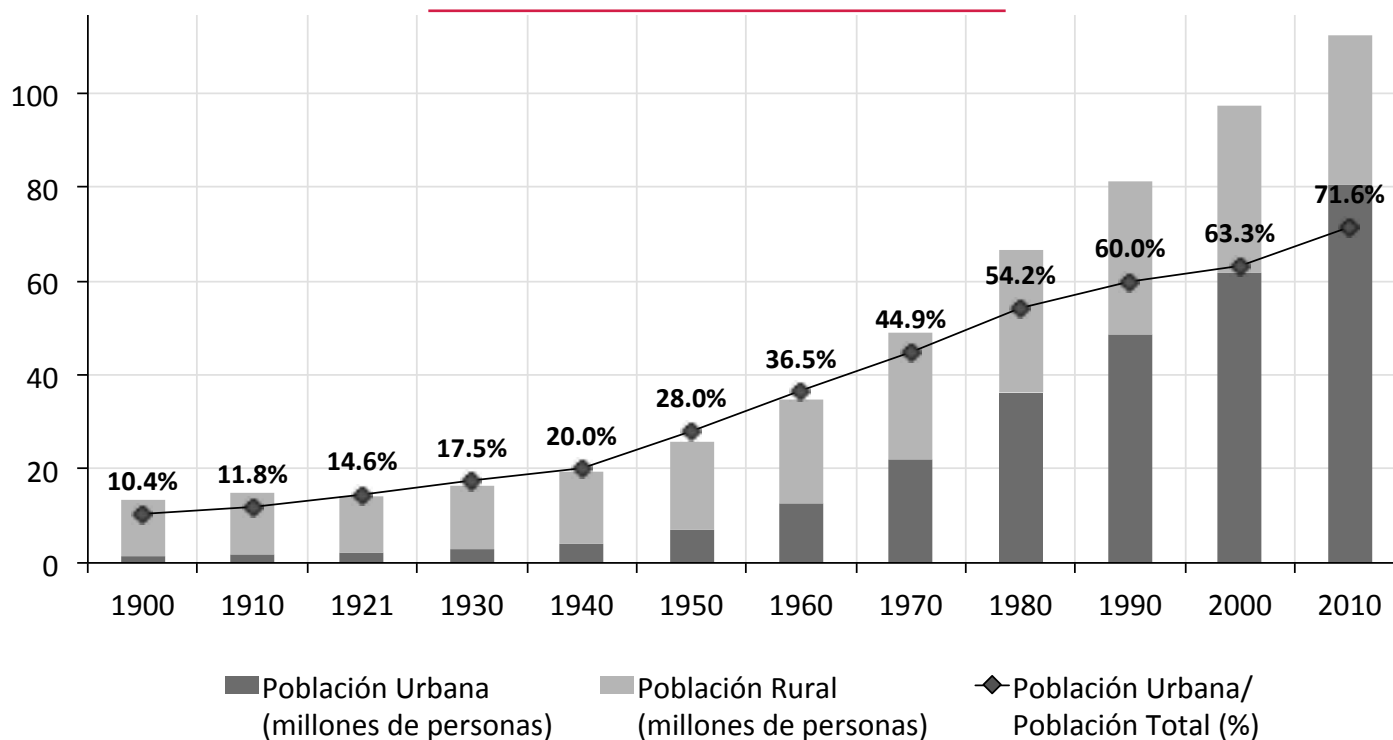


Corredor recuperado en Cheonggyecheon, Seúl

El desarrollo urbano en México

Las ciudades en México concentran gran parte de la población, de la actividad económica y de la problemática social en el país. En el 2010, 7 de cada 10 (72.3%) vivía en una de las 384 ciudades mexicanas (CONAPO, 2012). La importancia económica de las zonas urbanas no es menor: las 93 ciudades con población superior a los 100 mil habitantes, donde habita 63% de la población, contribuye con 88% de la Producción Bruta Total (PBT) del país (ONU-Hábitat, 2011). En el aspecto social, las condiciones de pobreza predominan entre 2 de cada 5 habitantes (40%) de las zonas urbanas (SEDESOL, 2010).

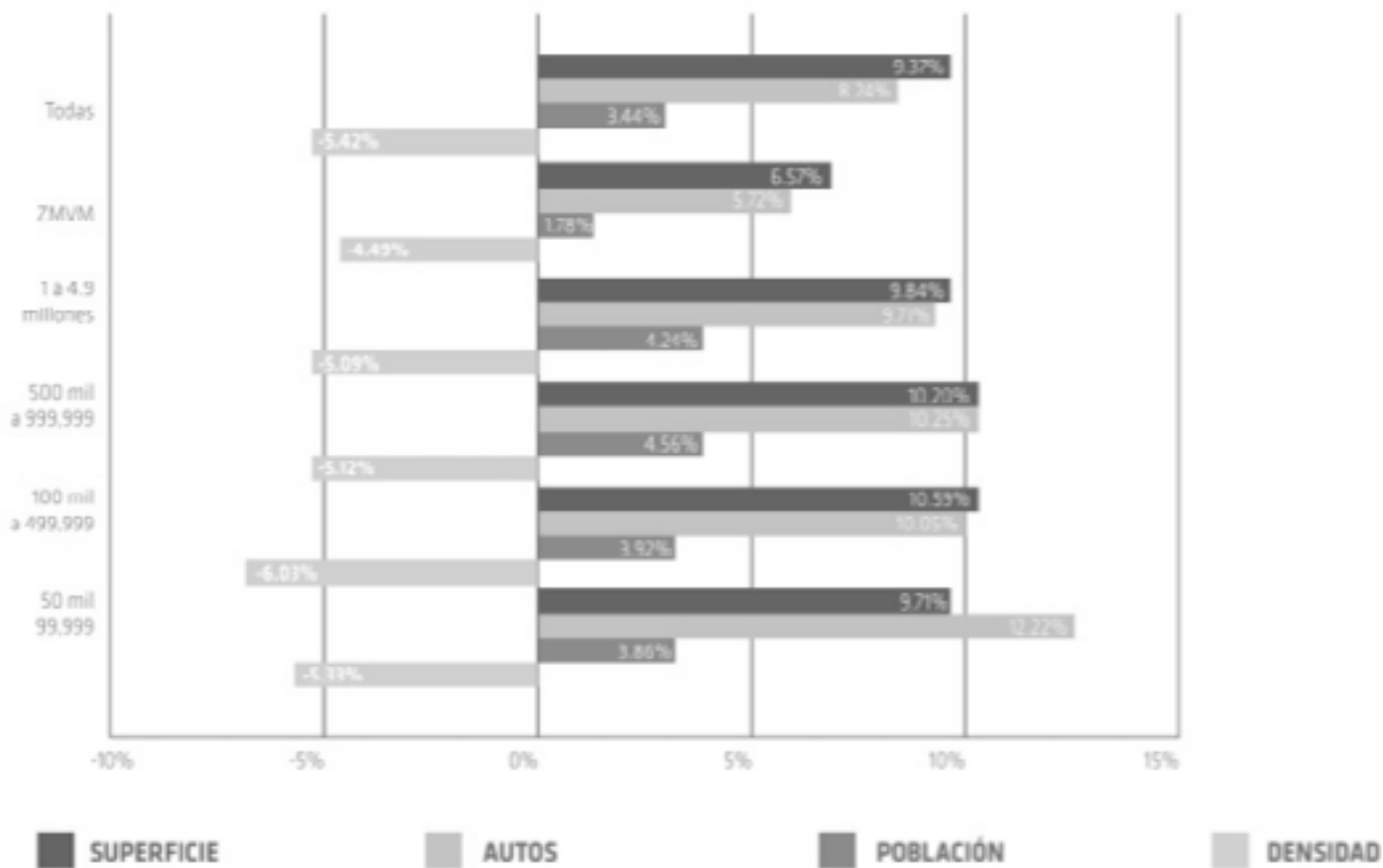
Grafica 1. Evolución de la población urbana y rural en México



Población urbana: población en localidades de 15 mil y más habitantes.
 Población rural: población en localidades de menos de 15 mil habitantes.
 Fuente: ONU Hábitat – SEDESOL (2011). Estado de las ciudades de México.

Ante este escenario, las ciudades deben ser prioridad para cualquier gobierno que busque mejorar la calidad de vida de sus representados. A pesar de esto, el actual marco normativo e institucional respecto al desarrollo urbano, ha favorecido una ocupación del territorio distante, dispersa y desconectada (conocido como el modelo 3D), lo que ha favorecido la expansión desproporcionada, fragmentada y sin planificar de la mancha urbana (CTS-EMBARQ, 2013). Las consecuencias de este modelo han contribuido a tener ciudades menos atractivas para vivir, invertir y trabajar (IMCO, 2012). Cada vez son más los ciudadanos que viven lejos de los centros urbanos, recorren distancias más largas para realizar sus actividades cotidianas y que recurren al uso de automóvil como alternativa de movilidad urbana.

Grafica 2. Tasa de Crecimiento media anual de población, superficie, densidad poblacional y parque vehicular de ciudades mayores a 50 mil habitantes, 1980-2010



Fuente: ITDP-Embajada Británica en México, (2013): Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad, p. 21.

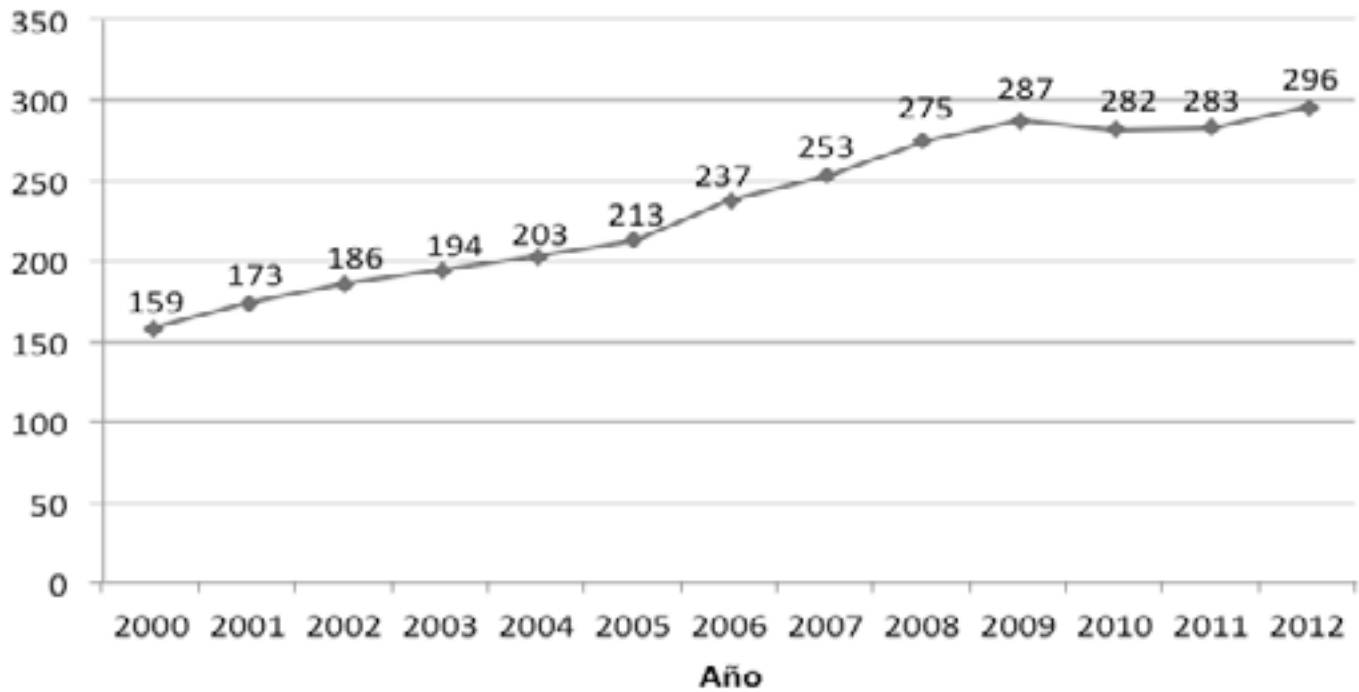
La expansión de la mancha urbana y sus efectos en los patrones de movilidad

En la década pasada, el modelo de atención a las necesidades de vivienda privilegió el financiamiento masivo para su construcción, sin considerar las externalidades generadas por este tipo de desarrollo territorial y urbano: entre los años 2000 y 2010, el parque habitacional creció en números absolutos en 7.1 millones de viviendas (Ziccardi, 2013).

Sin embargo, la mayor parte de la construcción de vivienda nueva se concentró en suelo barato y lejano de los centros urbanos y de servicios de transporte público de calidad (Plan Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018). El crecimiento de las ciudades no siempre respondió a las necesidades de la población: mientras la población urbana se duplicó en las últimas tres décadas (de 1980 a 2010), la superficie urbana se ha expandido 6 veces (SEDESOL, 2012). Esto ha significado una disminución de 67% de la densidad de la población (SEDESOL, 2010) y un crecimiento desvinculado de los centros residenciales, industriales y comerciales. No es coincidencia que 30% de la población urbana crea que su casa se encuentra lejos o muy lejos de su trabajo (CONAVI, 2014).

Esta expansión de la superficie urbana ha encarecido la prestación de servicios públicos básicos y ha generado una alta tasa de motorización en el país, incrementando el consumo de tiempo, dinero y energía para la movilidad cotidiana. Al mismo tiempo, este fenómeno ha coincidido con el descuido de la oferta de transporte público de calidad y la provisión de infraestructura peatonal y ciclista, reforzando la necesidad de mayor número de viajes con mayor distancia.

Grafica 3. Promedio de vehículos por cada mil habitantes en México, 2000-2012



Fuente: Elaborado con base a información de INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación. Conjunto de datos. CONAPO. Proyecciones de población 2000-2050; Proyecciones de población 2005-2050 y Proyecciones de población 2010-2050

Entre 1990 y 2010, los kilómetros-vehículo (KVR) recorridos en el país prácticamente se triplicaron al pasar de 106 a 339 millones (Medina, 2012) Asimismo, entre 2000 y 2010 los automóviles particulares se duplicaron: pasaron de 9.2 a 20 millones de unidades (INEGI, 2013) y se estima que para 2030 sean 70 millones (Litman, 2012). Esta tendencia implica un aumento de los efectos negativos generados por el uso excesivo del automóvil: en términos económicos, sociales y ambientales.

Los costos del modelo actual de movilidad urbana

En el aspecto económico, se ha estimado que el costo público de las externalidades negativas generadas por el uso del automóvil (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etc.) representa 4% del Producto Interno Bruto (PIB) de las ciudades (Medina, 2012).

En el caso de los congestionamientos viales en la Ciudad de México, se estima una pérdida diaria de 3.3 millones de horas hombre, lo que equivale a unos 33 mil millones de pesos anuales (IMCO, 2011). Además, el modelo actual de movilidad urbana representa un obstáculo para la productividad laboral, por ejemplo, la quinta parte de los trabajadores en México dedica más de tres horas diarias en moverse de ida y de regreso entre su vivienda y su lugar de empleo (ONU-HABITAT, 2008).

Cuadro 1. Estimación de externalidades asociadas al uso del automóvil en zonas metropolitanas selectas de México, 2009 (Millones de pesos)

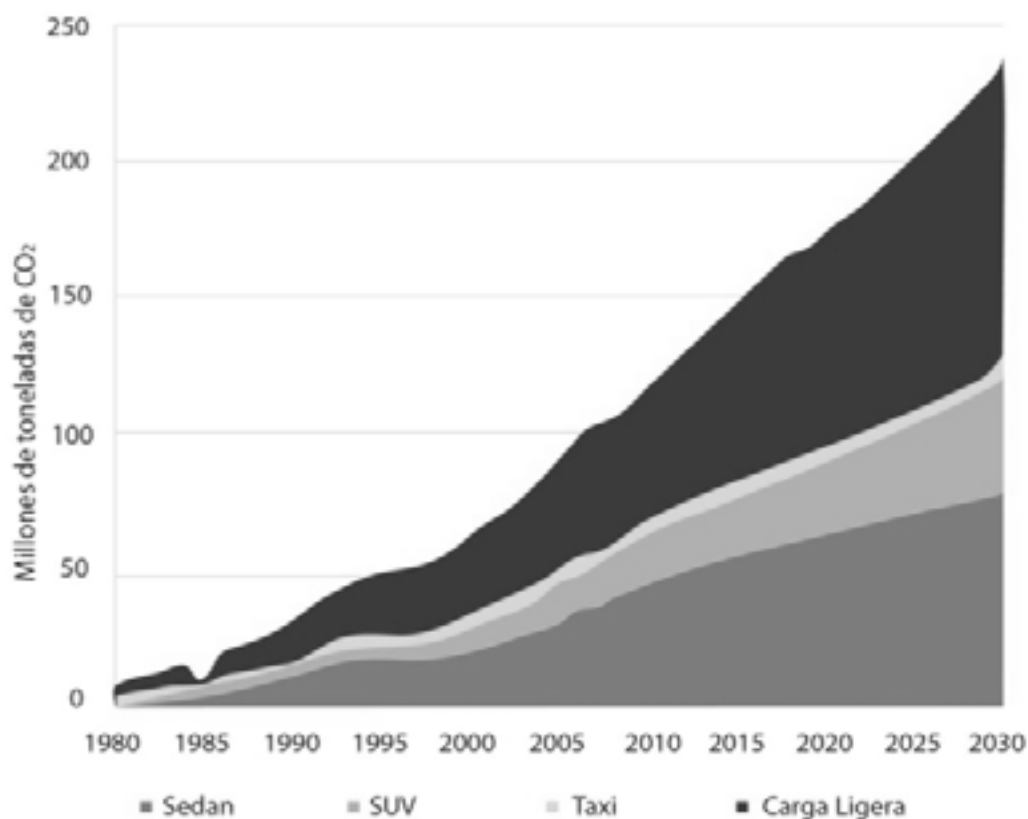
Zona	Contaminación local	Cambio Climático	Accidentes viales	Congestión	Ruido	Total	% del PIB
Valle de México	14,396	6,718	10,332	82,163	8,320	121,930	4.6%
Monterrey	2,282	1,065	5,843	11,485	1,319	21,994	2.8%
Guadalajara	2,795	1,304	4,970	10,635	1,615	21,319	4.7%
Puebla - Tlaxcala	996	465	1,317	1,894	575	5,247	1.8%
León	506	236	1,250	321	293	2,606	1.6%
Total	20,975	9,787	23,712	106,498	12,123	173,05	4.0%

Fuente: Medina Ramírez, S. (2012). La importancia de reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. P. 37

Las políticas urbanas y de movilidad también han tenido su efecto negativo en el ámbito social mediante la exclusión de la población de bajos recursos que no tiene otra opción más que moverse en un transporte público mal organizado y de mala calidad, en vehículos de baja capacidad (vagonetas, combis y microbuses) y en malas condiciones, cuyo costo puede representar hasta 50% del ingreso familiar (PND, 2007-2012). Por otro lado, ante la falta de infraestructura peatonal, ciclista y alternativas seguras, sustentables, cómodas y de calidad para moverse en la ciudad, las personas con la capacidad económica de adquirir y mantener un automóvil en México (que en promedio implica un gasto anual mínimo de \$35,000 pesos; Ciclociudades, 2011) deciden usarlo como su medio de transporte de manera cotidiana (ONU-Hábitat, 2011).

En términos de cambio climático, el transporte es responsable de la quinta parte (20.4%) de la emisión de efectos de gases de efecto invernadero (GEI) (SEMARNAT-INE, 2010). En específico, los vehículos automotores contribuyen con el 16.2% del total de las emisiones de GEI. Esto implica la importancia de cambiar los patrones de movilidad urbana como un medio efectivo para desarrollar medidas efectivas que reduzcan la emisión de GEI (Comisión Intersecretarial de Cambio Climático, 2009).

Gráfica 4. Estimaciones de emisiones de CO₂ por tipo de vehículo



Fuente: CTS – INE. (2010). Analysis of the automotive Industry in Mexico. México: Instituto Nacional de Ecología-Centro de Transporte Sustentable. INE-TRAN-PC-01-2010. P. 25.

Además, en relación a la contaminación del aire, la presencia de bióxido de azufre en el combustible que consumen los automóviles es responsable del 75% de la contaminación del aire (INE, 2009) lo que también tiene efectos negativos en la salud de la población. Esta situación afecta al desarrollo de los embriones, el sistema cardiovascular, aumenta el riesgo de cáncer pulmonar y, de manera específica, contribuye a 14,000 muertes anuales por contaminación atmosférica (ONU-Hábitat, 2012; ITDP, 2013). Aunado a esto, de acuerdo con la Secretaría de Salud, en el país hay 24 mil muertes, 40 mil discapacitados y 750 mil heridos por accidentes de tránsito anualmente- entre otras consecuencias (Secretaría de Salud, 2010).

Esta problemática, que ha ocasionada diversos costos económicos, sociales y ambientales, ha sido resultado de la falta de una política pública constante que favorezca la definición de un modelo de desarrollo urbano para el país. Hasta el momento, no existe ni una clara ni coherente directriz nacional sobre el tipo de ciudades que México quiere y necesita, ni cómo alcanzarlas (CTS-EMBARQ, 2013).

Primeros esfuerzos federales

México se encuentra construyendo una nueva visión urbana, en ella se inserta una política nacional de movilidad sustentable que disminuya los costosos patrones de viajes urbanos que se han propagado por las principales ciudades del país. El interés por impulsar dicha política no es reciente.

Desde la creación de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) en 1982 y su transformación en la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) en 1992, el gobierno federal se ha preocupado por impulsar el diseño de infraestructura vial de calidad en las ciudades del país. A través de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y de su hoy extinta Dirección General de Infraestructura y Equipamiento, se destinaron recursos para ofrecer asistencia técnica a los gobiernos locales y promover proyectos de inversión en la materia (Manual de Organización General de la Secretaría de Desarrollo Social).

Desde su creación, SEDESOL impulsó una agenda de mejora de los servicios públicos urbanos. Durante casi dos décadas, el “Programa de 100 Ciudades” y el “Proyecto de Vialidad y Transporte para Ciudades Medias” sirvieron para brindar asistencia técnica y organizar actividades de fortalecimiento institucional en materia de transporte urbano (Valdéz, 2000). Durante este período se trabajó en la elaboración y divulgación de diversos manuales técnicos que comprenden cinco áreas para el análisis del problema del transporte urbano: desarrollo institucional, vialidad y tránsito, mantenimiento vial, transporte público e impacto ambiental (SEDESOL, sin fecha).

Este esfuerzo gubernamental contaría con el apoyo específico del Banco Mundial mediante un préstamo que se hizo efectivo a partir de 1994 (Banco Mundial, 2005). De manera general, SEDESOL ejerció una parte de estos recursos para un programa nacional de capacitación de profesionales en transporte urbano y para la promoción de estudios integrales de vialidad y transporte urbano. Por otro lado, BANOBRAS se responsabilizó de financiar los estudios integrales, acciones inmediatas para la mejora de infraestructura del transporte, un programa multianual de inversiones y la adquisición de equipo para manejo y control de tránsito. Con la finalidad de completar la transición de este apoyo financiero hacia la operación regular del “Proyecto de Vialidad y Transporte para Ciudades Medias”, el Banco Mundial recomendó crear un área administrativa dentro de SEDESOL para continuar con el liderazgo y la asesoría del gobierno federal en el tema (Banco Mundial, 2005).

Nuevos mecanismos financieros

Durante el 2006-2012, el papel de SEDESOL en la materia urbana se concentró en el Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP) y la provisión de infraestructura a través del Programa Hábitat (HÁBITAT). En este sentido, sobresale la ausencia del PNDU el cual nunca se oficializó a pesar de que el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), institución con la que SEDESOL firmó un convenio de colaboración, presentó el proyecto del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y sus Líneas Estratégicas de Ordenación del Territorio y Desarrollo Regional (PNDUROT) 2007-2012.

A pesar de lo anterior, en este sexenio se identificó el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes como una medida de aplicación inmediata y de alto impacto en la reducción de emisiones y otros contaminantes (PND 2007-2012; PECC 2009-2012). En consecuencia, el gobierno federal creó el PROTRAM como un instrumento para impulsar proyectos de infraestructura de transporte masivo. Esta sería la primera vez que se usaría el concepto de movilidad urbana en el discurso oficial del gobierno federal.

Con el objetivo de contribuir a resolver el problema de “movilidad urbana” en las principales ciudades del país, el PROTRAM comenzó a otorgar apoyos recuperables y no recuperables para realizar estudios y proyectos de inversión para sistemas de autobuses tipo BRTs, Tranvías, Trenes Ligeros, Trenes Suburbanos y Metros (FONADIN, sin fecha).

Desde 2008, el PROTRAM ha promovido la elaboración de “Planes integrales de Movilidad Urbana Sustentable” (PIMUS), lo que ha incentivado el desarrollo de proyectos específicos de transporte sin mucha vinculación al desarrollo urbano partiendo de la movilidad y su gestión coordinada e integrada (ITDP-Centro EURE, 2012).

En México existen 32 ciudades con más de 500mil habitantes; solo el 22% de estas cuentan con un sistema de transporte público masivo (SCT, 2013). A través del PROTRAM, el gobierno federal ha apoyado 66 proyectos, los cuales han implicado una inversión total de 188,587 millones de pesos. De estos recursos, 10,915 millones se han destinado para implementar 9 proyectos de transporte público masivo (el 5.8% del total de recursos), aportando directamente 3,290.5 millones de pesos. Estos recursos han servido para desarrollar sistemas de “Buses Rápidos Troncales” (BRT) en Baja California, Chihuahua, Estado de México, Guerrero, Nuevo León y Puebla. Sin embargo, cabe señalar que no todos estos sistemas de transporte han finalizado su etapa de implementación y que en la actualidad hay más de 32 proyectos registrados o en espera de entrar a la cartera de inversión del PROTRAM (Garduño, 2013). Por su parte, el Proyecto de Transformación del Transporte

Urbano (PTTU), ha sido una herramienta de préstamos para complementar y fortalecer el PROTRAM, dicho proyecto promueve que los gobiernos locales tengan acceso a los préstamos del Fondo de Tecnología Limpia y del Banco Mundial (OCDE, 2013). Desde el inicio de su funcionamiento, los recursos de ambos programas se han destinado eminentemente al transporte masivo. Como ya se mencionó, no todos los proyectos se han logrado implementar a pesar del apoyo financiero del gobierno federal. No se tienen antecedentes de un acompañamiento federal integral, que fortalezca la capacidad institucional y de gestión en los gobiernos locales (Garduño, 2013).

En 2013, SEDATU gestionó la enmienda mediante la que se renueva la Donación N° TF-095695-MX que el Gobierno Federal recibió, relativa al “Proyecto Transporte Sustentable y Calidad del Aire, GEF-STAQ”. México suscribió el Convenio de Donación el 12 de febrero de 2010, por un monto total de 5,378,000.00 dólares de los EE.UU.

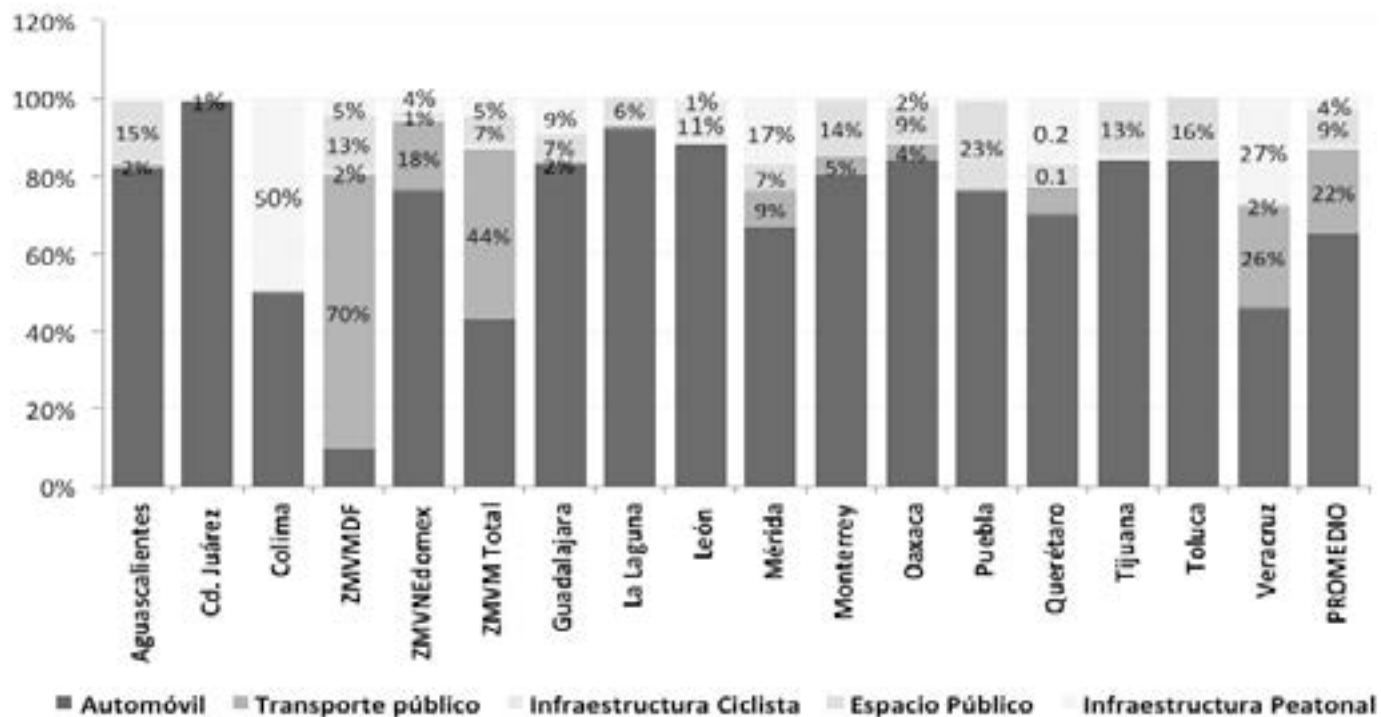
Dichos recursos, son administrados por SEDATU en coordinación con BANOBRAS y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), y contemplan la realización de estudios, asistencia técnica y algunas inversiones piloto que permitirán obtener información sobre las problemática de las ciudades seleccionadas (Área Metropolitana de Monterrey, Cd. Juárez, León y el Estado de Puebla), las actividades en curso, el nivel de preparación, la capacidad institucional, el impacto potencial, entre otras variables. Asistidos por especialistas del Banco Mundial en materia de transporte urbano, se pretende obtener un diagnóstico sobre la inclusión de criterios más amplios de desarrollo urbano, como usos de suelo, oferta de vivienda social y regulación de la construcción de estacionamientos en las zonas contiguas; así como los alcances y posibles áreas de oportunidad para generar nuevas inversiones para los proyectos de transporte masivo que son apoyados por el Gobierno Federal.

El destino de los recursos federales en materia de movilidad

Resulta indispensable revisar cómo invierten los gobiernos locales sus recursos y a qué tipo de movilidad favorecen, para completar el recuento de los esfuerzos federales en el tema. En los noventa, como resultado de las reformas a la Ley de Coordinación Fiscal y a lo establecido en el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, se determinó transferir aportaciones a estados y municipios (Ramo 33) para atender las responsabilidades adquiridas a partir de las reformas y promover el gasto federalizado o descentralizado en México. Igualmente se incluyeron recursos que eran canalizados a los gobiernos locales para la construcción de infraestructura básica por medio de los Convenios de Desarrollo Social; así como recursos con fines específicos (Ramo 23), tales como los fondos metropolitanos y los fondos regionales (Gutiérrez, 2004).

En este sentido, la información disponible sugiere que la inversión realizada con estos recursos en infraestructura vial (centrada en su mantenimiento y ampliación) representa la mayor parte del gasto que destinan los gobiernos en la construcción de obras públicas. Un estudio reciente para 17 zonas metropolitanas encontró que, en promedio, 65% de las inversiones en el rubro de movilidad se destina para la infraestructura vial, mientras que sólo 35% se invierte en otros modos: 21% en transporte público, 9% en espacio público, 4% en infraestructura peatonal y 1% en infraestructura ciclista (ITDP, 2013).

Gráfica 5. Distribución porcentual de fondos federales por tipo de inversión en movilidad, 2012



Fuente: ITDP-Embajada Británica en México (2013): Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México, 2012, p. 4, en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/>

La evaluación del Fondo Metropolitano como instrumento de canalización de recursos para la atención de las problemáticas de las ciudades, confirma la tendencia a destinar una gran cantidad de recursos a obras de infraestructura vial. Al analizar los datos acerca de los recursos ejercidos mediante el Fondo Metropolitano se encuentra que el 48% de los recursos y 51% del número de proyectos fueron destinados a obras viales enfocadas a apoyar el transporte individual principalmente. Mientras que apenas 15% de los recursos y 5% del número de proyectos se dedicaron a transporte público, siendo prácticamente inexistente el apoyo a la movilidad no motorizada (Iracheta, 2010).

En este sentido, desde el año fiscal 2012 se incluyó por primera vez el concepto de “transporte no motorizado” en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), como respuesta a la petición de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, para dar oportunidad a los gobiernos locales de invertir recursos del Fondo Metropolitano en estudios, proyectos e inversiones en este tipo de movilidad. Sin embargo, esto no ha asegurado una ejecución de calidad y constante de acciones para promover la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta mediante el Fondo Metropolitano ni los demás fondos federales que destinan recursos a la movilidad.

La movilidad urbana en el nuevo sexenio

A partir de enero de 2013, se publicó el Decreto ya mencionado, que dispuso la transformación de la Secretaría de la Reforma Agraria en SEDATU (Ley Orgánica de la Administración Pública Federal). Esta Secretaría adquiere atribuciones en materia de desarrollo urbano que antes le correspondían a SEDESOL.

Los instrumentos diseñados por SEDESOL con el propósito de articular los objetivos de la política social con los de las políticas de desarrollo territorial y urbano, pasaron a ser responsabilidad de SEDATU. A Hábitat y PREP, se les suma el Programa de Rescate y Rehabilitación de Unidades Habitacionales, el Programa de Consolidación de la Reserva Urbana, el Programa de apoyo a los vecindados en condiciones de pobreza patrimonial para regularizar asentamientos humanos irregulares (PASPRAH); así como diferentes programas de vivienda (CONAVI y FONHAPO).

Sin embargo, ni los recursos ni los alcances de los anteriores instrumentos pueden articular el desarrollo urbano con la infraestructura de transporte público y no motorizado, o implementar estrategias que pongan el acento en la calidad, seguridad, sustentabilidad y comodidad de los viajes en las ciudades mexicanas.

En México no existe a nivel nacional ningún organismo responsable de coordinar la Movilidad Urbana (ONU-HABITAT, 2011), ni de generar datos sobre el uso del automóvil. A nivel local existen algunas autoridades encargadas del asunto (secretarías de vialidad, de transporte, medio ambiente y más recientemente de movilidad y desarrollo urbano), pero muchas veces carecen de las capacidades técnicas, financieras y de recursos humanos. La corta estancia de los ejecutivos locales (presidentes municipales) en el cargo (tres años) dificulta la planificación de mediano y largo plazo de la movilidad de las ciudades (Medina, 2012).

Actualmente la política de financiamiento federal para la movilidad urbana está enmarcada en el PEF.

Cuadro 2. Montos de recursos federales del PEF que pueden ser destinados para movilidad urbana sustentable

	(Cifras en millones de pesos)	PEF 2012	PEF 2013	PEF 2014
Total		\$3,706,922	\$3,956,361	\$4,467,225
Ramo 23 (total)		\$4,467,225	\$63,773	\$91,304
Fondos con aplicación a movilidad urbana		\$19,492	\$23,520	\$24,740
Fondo Metropolitano		\$8,332	\$8,616	\$9,943
Fondo de Pavimentación		\$2,980	\$5,000	\$2,000
Programas Regionales		\$1,279	\$2,904	\$3,014
Fondo Regional		\$6,443	\$6,500	\$6,747
Fondo para la Accesibilidad		\$458	\$500	\$500
Fondo de Apoyo en Infraestructura y Productividad				\$2,535
Ramo 33 - Aportaciones (total)		\$482,155	\$513,442	\$548,306
Fondos con aplicación a movilidad urbana		\$83,497	\$130,801	\$150,981
FAIS		\$5,046	\$46,656	\$58,408
FORTAMUN		\$50,732	\$54,414	\$59,864
FAFEF		\$27,719	\$29,731	\$32,709
Ramo 09 - Comunicaciones y Transportes		\$85,544	\$86,244	\$114,749
Ramo 15 - SEDATU		\$5,707	\$5,868	\$26,376

Fuente: ITDP-Embajada Británica en México (2013): Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México, 2012, p. 4, en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Invertir-para-movernos1.pdf>

Los recursos asignados a los fondos federales que se han utilizado para financiar proyectos de movilidad se mantuvieron o presentaron variaciones moderadas en el PEF 2014 comparados con los del 2012 y 2013; sin embargo no se plantean cambios en las reglas de operación, lineamientos o mecanismos de seguimiento. A pesar de que la Auditoría Superior de la Federación (ASF), ha evidenciado la mala gestión de los recursos del gasto federalizado (Campos, 2013), el Ramo 23 incluyó un nuevo fondo de más de 2,500 millones de pesos para “apoyar la infraestructura y la productividad” en estados y municipios.

Cabe mencionar que el pasado 12 de abril del 2014, la SHCP presentó la Plataforma de Transparencia del Ramo 23 que incluye un listado de los proyectos aprobados que se financiarán durante 2014, sus montos y en algunos casos la localidad en donde se ubicarán. Un significativo avance en términos de transparencia que requiere de la implementación de metodologías y una autoridad que asegure la selección de proyectos de calidad para las ciudades, así como un proceso de diseño, implementación, monitoreo y evaluación de los mismos.

Es importante considerar que el presupuesto de inversión para la SCT prevé \$6,273,551,583 para 33 proyectos de autopistas y pasos a desnivel dentro de zonas urbanas que en su mayoría no están contemplados en los planes de desarrollo urbano locales o carecen de estudios de impacto urbano y de tráfico inducido; y \$2,000,000,000 para transporte masivo (ampliación de la línea 12 del metro).

La SHCP presentó la Plataforma de Transparencia del Ramo 23

En el Anexo 15 se presentan las erogaciones para la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático. El monto total de este Anexo es de 37,227 millones de pesos. Son muchos recursos, sin embargo ninguno de los proyectos previstos tienen que ver con movilidad urbana sustentable.

No hay referencias en el PEF 2014 que sugieran sinergias de dichos recursos con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 o con otras estrategias y programas federales.

Por su parte, en el Plan Nacional de Infraestructura 2013-2018 (PNI) se pueden encontrar 90 proyectos de infraestructura para el transporte, 46 son proyectos carreteros y 19 de infraestructura vial en ciudades, mientras que sólo 9 son de transporte de carga, 8 de transporte público y 1 de movilidad no motorizada. No se contempla la creación de un registro de proyectos de movilidad urbana sustentable o lineamientos técnicos que sugieran una visión integral de inversiones en infraestructura vial urbana.

Buenas prácticas internacionales, más recursos federales para movilidad

La propuesta de presupuesto de egresos del Gobierno Federal en Estados Unidos de América en el sector transporte para el año 2015 solicita un aumento importante de recursos para la Agencia Federal de Tránsito (Federal Transit Administration): para el año fiscal 2014, se aprobaron \$10,841.8 millones de dólares mientras que para 2015 se busca destinar \$17,649.4 millones de dólares. Este aumento en el presupuesto busca financiar la implementación de nuevos sistemas de transporte público, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura existentes y el desarrollo de tecnología para elevar los estándares en la prestación de servicios de transporte público (U.S. DOT, 2014). Esta propuesta del Ejecutivo Federal responde ante el creciente uso del transporte público, el cual llegó a una cifra nacional histórica de 10.4 billones de viajes durante el año 2013. Al mismo tiempo, con estas inversiones se busca favorecer el ahorro de los ciudadanos que al usar el transporte público dejan de gastar, en promedio, \$9,800 de dólares anuales (gasolina, mantenimiento del automóvil, pago de seguro, etc) (U.S. DOT, 2014).

De manera específica, la Agencia Federal de Tránsito busca la creación de dos fondos federales nuevos. Por una parte, se propone destinar una bolsa exclusiva de \$500 millones de dólares americanos para financiar proyectos de BRT en ciudades con altas tasas de crecimiento poblacional. Este programa busca solucionar la saturación de la infraestructura de transporte mediante la creación de corredores que favorezcan más viajes multi-modales. Además, se propone crear un Fondo para el Mantenimiento y la Mejora del Transporte de Superficie (Fixing and Accelerating Surface Transportation). Para acceder a esta bolsa de recursos (que también dispondrá de \$500 millones de dólares americanos) se evaluará la disposición y el compromiso de los gobiernos locales para mejorar la seguridad vial y la implementación de mecanismos para la gestión del tráfico.

La estrategia de crecimiento económico y reducción de emisiones del Reino Unido. El Departamento de Transporte tiene como objetivo que cada vez más viajes urbanos se realicen caminando, en bicicleta o en transporte público. Actualmente, 55% de los viajes en automóvil son menores de 5 kilómetros. Para lograr que los ciudadanos dejen el automóvil en casa al realizar este tipo de viajes cortos, es indispensable que las

alternativas de movilidad sean más atractivas, cómodas y seguras. Con la finalidad de lograr esto, en el año 2011, el gobierno del Reino Unido publicó la Estrategia de Crecimiento Económico y Reducción de emisiones a través de acciones de transporte urbano sustentable (U.K.DfT, 2011).

Esta estrategia busca fomentar el crecimiento económico mediante la mejora de los desplazamientos urbanos que la gente realiza de manera cotidiana para ir a trabajar, de compras y/o acceder a los servicios básicos (U.K. DfT, 2013). Al mismo tiempo, se busca reducir las emisiones de carbono para cumplir con las metas de combate al cambio climático a través de la promoción de viajes urbanos sustentables, como los desplazamientos a pie o en bicicleta. Para impulsar esta estrategia se creó el Fondo de Transporte Sustentable (Local Sustainable Transport Fund) con un monto de 600 millones de libras esterlinas para el período 2011-2015. Los proyectos financiados serán aquellos que generen más beneficios sociales y económicos, promuevan la seguridad vial, mejoren la calidad del aire y del medio ambiente, y aumenten la actividad física y beneficios a la salud de la población (U.K., 2013).

Los apoyos financieros se brindan sin disminuir la capacidad de los gobiernos locales, para decidir cómo gastar el dinero público y satisfacer las necesidades de la población local. Sin embargo, el financiamiento central también busca asegurar inversiones públicas más eficientes que retribuyan en lograr que menos recursos ofrezcan mayores beneficios para los contribuyentes. Esto permitió financiar 96 proyectos durante 2011 y 2012 con una inversión global equilibrada entre recursos del gobierno central y de los gobiernos locales: 540 y 535 millones de libras, respectivamente (U.K., 2013). Entre los proyectos que se financiaron destaca la creación, remodelación o ampliación de infraestructura para el transporte público, la movilidad no motorizada y calles para todos. Al mismo tiempo, también se apoyaron proyectos de gasto corriente para implementar mejoras al servicio de transporte público, programas para promover el uso de la bicicleta para ir al trabajo y a la escuela y programas para impulsar el uso compartido del auto, la convivencia armónica entre los distintos usuarios de la calle y la reducción de la necesidad de realizar viajes urbanos.

El financiamiento central también busca asegurar inversiones públicas más eficientes

La coordinación continental impulsada por la Unión Europea. Las ciudades europeas son muy diferentes, pero se enfrentan a dificultades similares y por eso la Unión Europea ha buscado soluciones comunes en el tema de movilidad urbana. En muchas de las ciudades de Europa, el aumento del tráfico en los centros de las ciudades provoca una congestión crónica, con numerosas consecuencias negativas por la pérdida de tiempo, mayores problemas de salud pública y daños al medio ambiente. Aunque estas externalidades se generan en el ámbito local, sus repercusiones son de escala continental: por ejemplo, se calcula que la economía europea pierde cada año un aproximado de 100 mil millones de euros, lo que representa el 1% del PIB de la Unión Europea (Comisión Europea, 2007).

En este sentido, la Unión Europea pretende ayudar a solucionar la problemática de movilidad mediante la provisión de información para mejorar la consistencia de las políticas nacionales y locales y el desarrollo de soluciones estandarizadas para disminuir los costos en el diseño, implementación y evaluación de políticas (European Commission, 2009). Bajo esta visión, durante los últimos tres años se han impulsado 20 acciones específicas dentro de seis estrategias temáticas (Poppeliers, 2013): i) promover políticas integrales de movilidad; ii) mejorar la experiencia de movilidad de todos los ciudadanos; iii) impulsar un transporte urbano más ecológico; iv) fortalecer las fuentes de financiamiento; v) compartir información, conocimiento y buenas prácticas sobre el tema; vi) y optimizar los viajes urbanos (de personas y mercancías).

La estrategia transversal en España. La Estrategia Española de Movilidad Sostenible fue aprobada en el año 2009 por el Consejo de Ministros del Gobierno de España y busca constituirse como el marco de referencia para todas las políticas de movilidad desarrolladas en el ámbito local y regional (Ministerio de Fomento, 2009). En ésta se establecen las principales medidas que son necesarias para favorecer la adopción de un modelo de movilidad urbana más eficiente y sustentable. Esto para lograr que se promuevan distintas acciones en cinco áreas: i) en la integración de la planificación territorial y urbana con la del transporte; ii) en la reducción de emisiones del sector transporte; iii) en la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido; iv) en la mejora de la seguridad vial y mediante una política de “riesgo cero”; v) y al racionalizar la demanda de viajes en automóvil privado.

Capítulo II

Creación del Programa Presupuestario de impulso a la Movilidad Urbana Sustentable



Curitiba, sur de Brasil

Con la finalidad de impulsar con éxito la política nacional de movilidad urbana sustentable establecida en el PND, así como los objetivos y estrategias identificadas en el PSDATU y PNDU, resulta necesario implementar acciones que propicien el involucramiento estratégico de los diferentes actores para reestructurar las vialidades urbanas y promover viajes más cortos, cómodos y seguros.

Marco institucional y normativo

El equipo de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, junto a actores estratégicos especializados en la materia y gobiernos locales, ha comenzado a implementar los primeros proyectos pilotos de oferta y gestión de la demanda, así como impulsar estudios y obras de infraestructura que reduzcan la dependencia del uso del automóvil y atraigan a sus usuarios a caminar, usar la bicicleta y el transporte público, compartir el automóvil, trabajar desde casa, etc. El involucramiento de la SEDATU en estos temas ha demostrado que para impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes

urbanos, resulta indispensable la creación de la plataforma institucional y normativa.

Lo anterior ha motivado a SEDATU a proponer la creación del PMUS y del área encargada de su eficiente implementación y su correcta sinergia con programas federales ya existentes. También, resulta necesario impulsar una serie de acciones que requieren la correcta asignación de presupuesto y de recursos humanos que aseguren su adecuada ejecución.



*El Arenal, Sevilla,
Andalucía, España.
Foto: Kaja Kozłowska*

En el aspecto legal, se requiere la creación del marco normativo en materia de movilidad urbana sustentable a nivel nacional, y tareas institucionales como fortalecer la estructura operativa de SEDATU en materia de movilidad urbana sustentable y su coordinación con los programas ya existentes.

El liderazgo asignado a SEDATU en la materia, precisa la creación y seguimiento de los criterios técnicos con los que se realizan planes, programas y proyectos de planeación e inversión en materia de movilidad urbana sustentable a nivel nacional. Así mismo, es indispensable promover y fortalecer la plataforma de transparencia de proyectos de inversión en entidades federativas y municipios de la SHCP para que ésta funcione como una herramienta de evaluación, y alimente el Presupuesto Basado en Resultados (PbR) y la difusión de propuestas técnicas que promuevan el seguimiento del “Convenio de colaboración en materia de desarrollo urbano y vivienda”; en especial, aquellas relacionadas con la accesibilidad y la movilidad de las ciudades.

En la parte local, es necesario fomentar la integración de conceptos de movilidad urbana sustentable a

los planes de desarrollo en sus diferentes niveles y promover la actualización y aplicación de los reglamentos de tránsito y construcción.

A nivel operativo y de normatividad, es urgente desarrollar la norma de diseño de vialidades urbanas bajo un proceso participativo integral y de esa manera incentivar proyectos de calles para todos, sistemas integrados de transporte y desarrollo orientado al transporte en programas y planes de los diferentes órdenes de gobierno.

También, se encuentra pendiente la integración física, financiera y operacional del transporte urbano como mecanismo para garantizar niveles de servicio y operación adecuados. Por lo tanto, es vital la inclusión de criterios de seguridad vial, reducción de impacto urbano, cambio climático, calidad del aire y otras externalidades en las metodologías costo-beneficio respecto a las evaluaciones de proyectos de vialidades y movilidad urbana.

Coordinación intersectorial y de órdenes de gobierno

Debido a la multiplicidad de actores, también se ha planteado la necesidad de crear el espacio de coordinación multisectorial y con los diferentes órdenes de gobierno, para la implementación del PMUS.

A nivel federal, es necesario promover la creación de una mesa de trabajo intersectorial de Movilidad Urbana Sustentable para fomentar la integración del PROTRAM y demás proyectos, programas y fondos federales existentes, en cuanto a su parte operativa, a la estrategia de movilidad urbana sustentable. También, es fundamental promover la coordinación interinstitucional con INEGI, SEMARNAT, CONAPRA, CONEVAL, INECC, IMT, CONUEE, Instituto de Salud Pública, entre otros, para la inclusión de criterios de movilidad urbana en sus respectivos mecanismos de medición y evaluación y generación de información.

Capacidades técnicas de las administraciones locales

Con los gobiernos locales, se necesita fomentar una relación interinstitucional para impulsar proyectos de movilidad y difundir información sobre los beneficios de una política pública integral de movilidad urbana sustentable. Por otro lado, se requiere fomentar una relación interinstitucional con legisladores federales y nacionales para impulsar políticas de movilidad en el ámbito de sus respectivas atribuciones.

Del mismo modo, resulta necesario construir lineamientos y metodologías útiles para reorientar el financiamiento (público y privado) con una visión integral, a fin de impulsar estudios, obras y proyectos de movilidad urbana sustentables e integrales.

Además, es forzoso fomentar la implementación de mecanismos de evaluación, revisión y aprobación de proyectos y acciones realizadas con recursos de los Fondos Federales del ramo 23 y 33; y en casos específicos, proponer la modificación de las reglas de operación de dichos fondos federalizados para que incluyan conceptos de movilidad urbana sustentable, y puedan ser utilizados para la generación de estudios,

diagnósticos y proyectos. También, resulta necesaria la promoción de modificaciones a los lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión.

Del mismo modo, resulta necesario construir lineamientos y metodologías útiles para reorientar el financiamiento (público y privado) con una visión integral, a fin de impulsar estudios, obras y proyectos de movilidad urbana sustentables e integrales. Además, es forzoso fomentar la implementación de mecanismos de evaluación, revisión y aprobación de proyectos y acciones realizadas con recursos de los Fondos Federales del ramo 23 y 33; y en casos específicos, proponer la modificación de las reglas de



*Innsbruck, Tirol, Austria.
Foto: Tram aux fils*

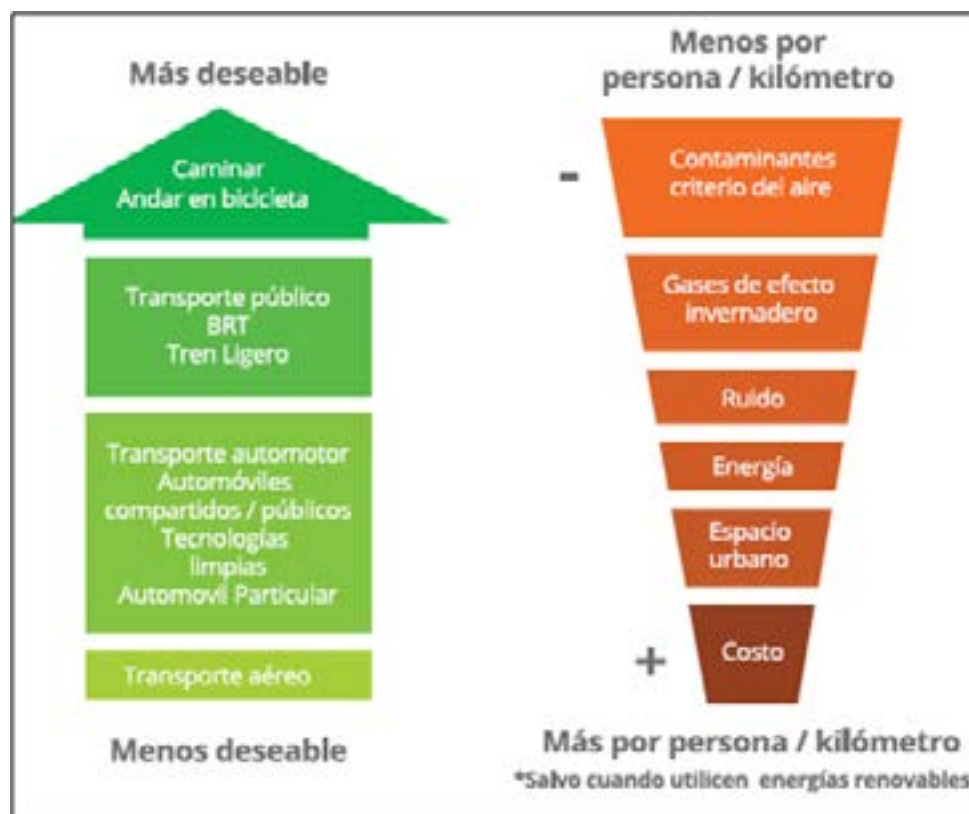
operación de dichos fondos federalizados para que incluyan conceptos de movilidad urbana sustentable, y puedan ser utilizados para la generación de estudios, diagnósticos y proyectos. También, resulta necesaria la promoción de modificaciones a los lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión.

Resulta indispensable incentivar la implementación de inversiones en infraestructura para la movilidad urbana sustentable. Para lograr lo anterior, se propone la creación del fondo para el desarrollo de estudios, proyectos y obras de movilidad urbana sustentable, lo cual será una gran herramienta para

que los gobiernos locales puedan desarrollar proyectos innovadores de movilidad sustentable.

Si además de lo anterior, se impulsa la creación del registro de proyectos de inversión para la movilidad urbana sustentable con sostenibilidad financiera a largo plazo, así como una metodología específica para la evaluación de Proyectos de Movilidad Urbana Sustentable a través de la cual se calculen beneficios sociales (accidentes, seguridad vial), ambientales (emisiones, ruido) y económicos de los proyectos en la materia; comenzarán a verse reflejados los esfuerzos locales en externalidades positivas para el país.

Ilustración 1. Jerarquización de proyectos de transporte a favor de los viajes de mayor valor y menos costo, sobre los de menor valor y mayor costo



Fuente: Elaboración propia con base en VTPI (2010)

Además, es necesario fomentar la adopción de nuevos mecanismos financieros, tales como los presupuestos multianuales en gobiernos locales para proyectos de movilidad urbana sustentable y la creación de criterios de colaboración técnicos y financieros entre SEDATU, BANOBRAS y otras bancas de desarrollo para la evaluación, aprobación, implementación, financiamiento y seguimiento de los proyectos de movilidad urbana en el país. Resulta ineludible implementar acciones que contribuyan a generar e incrementar la certidumbre jurídica de los proyectos

de Asociaciones Público-Privadas a largo plazo y promover políticas fiscales que incentiven un menor uso del automóvil, al mismo tiempo que generan recursos para la construcción de infraestructura para la movilidad urbana sustentable; así como promover los contenidos de la Estrategia Nacional de Cambio Climático y la implementación de Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas (NAMA por sus siglas en inglés) en materia de movilidad urbana sustentable.

Cultura de la movilidad urbana sustentable

Debido al cambio de paradigma (capacidad vial-movilidad-accesibilidad), resulta indispensable capacitar y sensibilizar a los actores involucrados en el diseño y gestión de políticas públicas, de manera que, estos impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros.

Ilustración 2. Evolución de los paradigmas de movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia con base en información de la Mesa de Movilidad de Madrid



*Madrid, España
Foto: Joseph Stahl*

Con la integración de un área con capacidades técnicas en materia de movilidad urbana sustentable dentro de SEDATU, será posible promover la ampliación y fortalecimiento de cuadros técnicos internos y externos para la planeación, el diseño, la implementación, el seguimiento y la evaluación de proyectos de movilidad urbana; así como capacitar de manera constante a las áreas responsables de la planeación e implementación de planes y programas en la materia a nivel local.

No se debe dejar de lado la relación con el sector transportista para la transformación del esquema de operación del transporte público concesionado, promoviendo la creación de empresas organizadas y modificando la figura de concesión hacia modelos de contrato por servicios.

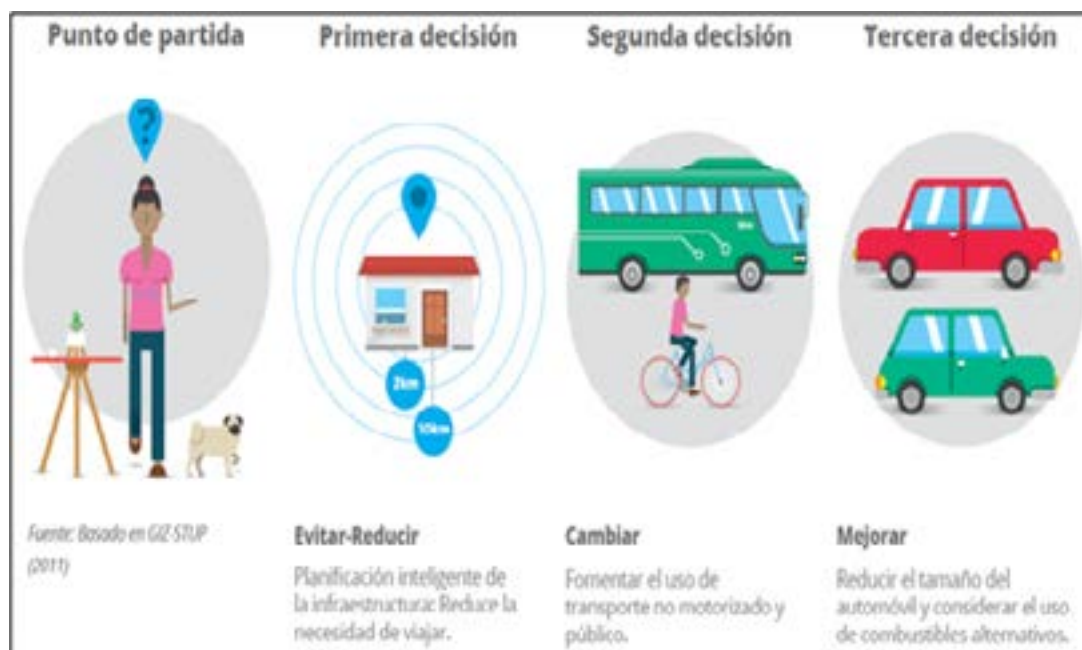
De la misma manera, es necesaria la creación de lineamientos y perfiles que faciliten la implementación de la política, y fomenten la creación de áreas responsables para la planeación e implementación de planes y programas de movilidad urbana sustentable

a nivel local. Además, es fundamental impulsar la creación de organismos públicos locales, y en su caso metropolitanos, que permitan la coordinación institucional y operacional de sistemas integrados de transporte, en donde se dirija la planeación de la inversión y crecimiento de la red.

La creación de instrumentos de capacitación y certificación de personal, debe ser planteada con el acompañamiento de las organizaciones de la sociedad civil, privados y agencias de cooperación.

La inclusión de criterios de movilidad urbana sustentable y del enfoque evitar-cambiar-mejorar en los instrumentos locales de planeación de desarrollo urbano impulsarán la administración, gestión y mantenimiento de la infraestructura actual, en un contexto integral de ciudades sustentables e incluyentes; sin ampliar necesariamente la capacidad vial y dando prioridad a los usuarios más vulnerables.

Ilustración 3. Enfoque evitar-caminar-mejorar



Fuente: Elaboración propia con base en GIZ-STUP (2011)

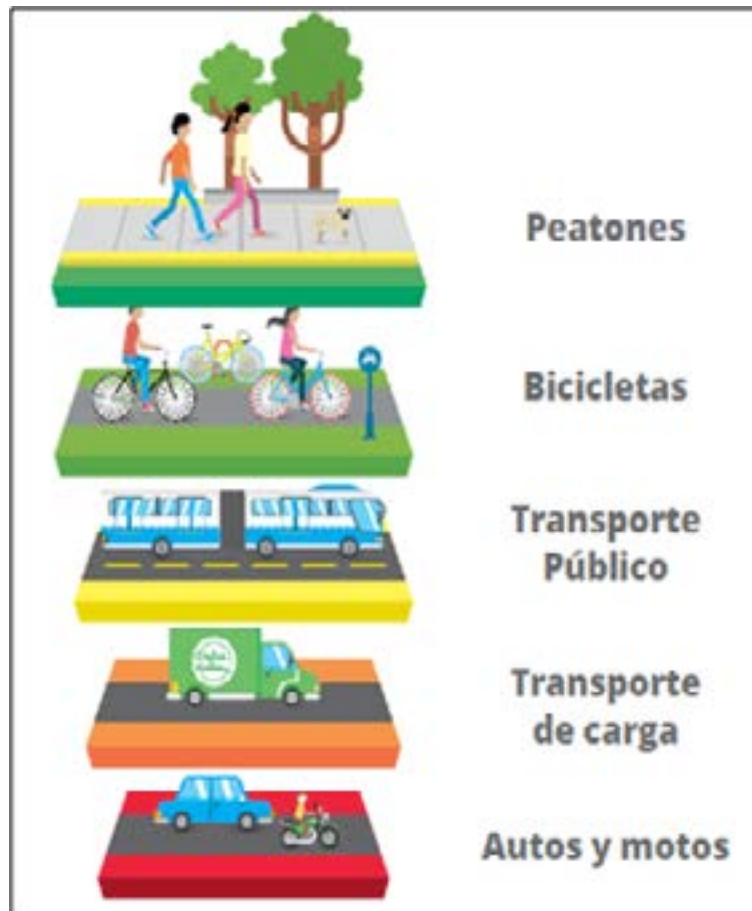
La política de movilidad debe de estar vinculada con la política nacional de vivienda, por lo que es necesario fomentar criterios de localización, que incentiven el uso mixto, la densificación y compactación de las ciudades para reducir la dependencia del uso del automóvil.

Debido al cambio cultural que implica esta nueva política, es indispensable promover y posicionar la cultura de movilidad urbana sustentable en la agenda pública y de gobierno, por lo que será necesario desarrollar una estrategia de comunicación para la sensibilización de la ciudadanía y el posicionamiento del tema en la agenda pública con lenguaje ciudadano, que permita impulsar el liderazgo de SEDATU en materia de la cultura de movilidad

urbana e implementar acciones que contribuyan al cambio cultural a través de la sensibilización de la información estratégica por medio de los líderes de opinión.

Las organizaciones de la sociedad civil y la academia, son indispensables para la creación de dichos mensajes, por lo que resulta necesario fortalecer el vínculo con estos sectores para la difusión y promoción de la cultura de la movilidad. Para lo anterior, se deberán fomentar criterios que difundan la jerarquización de la movilidad que prioriza medios sustentables sobre el uso del automóvil (peatón-ciclista-transporte público-transporte de carga-automóvil).

Ilustración 4. Jerarquía de la Movilidad Urbana Sustentable



Fuente: Elaboración propia con base en CICLOCIUDADES (2011)

También es necesario documentar buenas y malas prácticas nacionales e internacionales en materia de movilidad urbana sustentable y difundir aquellas que promuevan la reducción del uso del automóvil.

Información e indicadores

Por último, es imprescindible, generar, recopilar y sistematizar información en materia de movilidad para mejorar las capacidades técnicas de funcionarios y tomadores de decisiones. De esta forma, se busca crear indicadores que muestren el avance en la recuperación de las calles, la dotación del servicio de transporte público confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables y un modelo de desarrollo urbano que reduzca las necesidades de viajes en automóvil.

Para lo anterior, es necesario impulsar el desarrollo de institutos de planeación local y metropolitanos que integren a la movilidad urbana sustentable como elemento estructurador del desarrollo urbano y establecer alianzas con la academia y los sectores públicos y privados para la generación de información sobre patrones de movilidad a nivel nacional y con una periodicidad determinada. Además, es fundamental promover la generación de planes de estudios en educación básica, licenciaturas y postgrados enfocados a la construcción de ciudadanía y gestión de la movilidad urbana y promover el financiamiento por parte del CONACYT para la investigación sobre la gestión de la movilidad en áreas urbanas, mediante la creación de un fondo de investigación específico.

Es necesario generar información oficial en materia de movilidad urbana, por ejemplo, es necesario fortalecer la base de datos sobre el destino de los recursos que los gobiernos locales hayan recibido por concepto de los Fondos Federales del Ramo 23 y 33; y calcular anualmente los recursos federales que son utilizados para promover la movilidad urbana sustentable: transporte público, espacio público, infraestructura peatonal e infraestructura ciclista de las principales zonas metropolitanas del país.

Resulta imperioso promover la creación de la plataforma que de seguimiento interno a los proyectos, con indicadores de desempeño, y que funcione además como una herramienta ciudadana de rendición de cuentas y para generar datos de movilidad urbana y del uso del automóvil. De igual manera, se requiere promover sistemas de difusión al público e impulsar estudios sobre la rentabilidad de invertir en infraestructura de movilidad urbana sustentable.

No menos importante, es necesario identificar las necesidades de información de la población en materia de movilidad urbana sustentable a fin de crear instrumentos de comunicación con un lenguaje ciudadano

Características del Programa Presupuestario P006

“Programa de impulso a la movilidad urbana sustentable (PMUS)”

Para realizar las acciones propuestas es indispensable contar con un área administrativa responsable, que ejerza un presupuesto específico y tenga atribuciones explícitas en la materia. En consecuencia, se propone la creación de una nueva Unidad Responsable (UR 514): la Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable (DGMUS), encargada de la ejecución de un nuevo programa presupuestario tipo P (Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas).

A continuación se plantean los criterios para integrar la clave presupuestaria de los recursos destinados a impulsar la movilidad urbana sustentable:

Estructura de la clave presupuestal 2014												
	Clasificaciones											
	Administrativa		Funcional y programática				Económica			Geográfica		
Siglas	R/S	UR/a	Funciones			Al	Pp/a	OG	TG	FF	EF	PPI
			FI	FN	SF							
Dígitos	15	514	2	2	1	008	P006	/b	1	1		

Elaboración propia con base en el Manual de programación y presupuesto para el ejercicio fiscal 2014

/a Unidad responsable y programa presupuestario propuestos

/b Se definirá de acuerdo a lo establecido en el Acuerdo por el que se emite la Clasificación funcional del gasto (DOF, 27 de diciembre de 2010)

Componentes de la Clasificación Administrativa

Nombre	Dígito	Descripción
Ramo	15	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Unidad responsable	514	Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable

/a Unidad Responsable propuesta
Elaboración propia con base en el Manual de programación
y presupuesto para el ejercicio fiscal 2014

Componentes de la Clasificación Funcional y Programática

Nombre	Dígito	Descripción
Finalidad	2	Desarrollo social
Función	2	Vivienda y servicios a la comunidad
Subfunción	1	Urbanización
Actividad institucional	008	Planeación de proyectos urbanos para estados y municipios
Programa presupuestario	P006/a	Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas - Programa de impulso a la movilidad urbana sustentable

/a Programa Presupuestario propuesto
Elaboración propia con base en el Acuerdo por el que
se emite la Clasificación funcional del gasto (DOF, 27
de diciembre de 2010) y el Manual de programación y
presupuesto para el ejercicio fiscal 2014

Elementos programáticos de la clasificación funcional y programática:

Datos del programa				
Programa presupuestario		Ramo	Unidad responsable	
P006 Impulso a la movilidad urbana sustentable		15 Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano	Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable	
Clasificación Funcional				
Finalidad	Función	Subfunción	Actividad institucional	Propósito
2-Desarrollo Social	2. Vivienda y Servicios a la Comunidad	1- Urbanización	Planeación de proyectos urbanos para estados y municipios	Integrar las políticas de desarrollo urbano con las de accesibilidad y movilidad, de manera que éstas sean un factor clave para la reestructuración y consolidación de ciudades a través de gobiernos capacitados, modernos, cercanos a la gente y con una perspectiva de género; y que generen proyectos e inversiones dentro de un modelo de desarrollo urbano orientado al transporte, conectado, compacto y denso.

Objetivos e indicadores						
Nivel	Objetivo	Indicadores				
		Denominación	Método de cálculo	Unidad de medida	Tipo de Frecuencia	Meta
<p>Fin</p> <p>Lograr la consolidación de ciudades incluyentes, seguras, productivas, y sustentables, en donde se provea un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna; así como la calidad, disponibilidad y asequibilidad de los viajes urbanos y el acceso a los servicios de todos sus habitantes.</p>	<p>Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas</p>	<p>Porcentaje de recursos destinados a estudios y proyectos de infraestructura peatonal, ciclista y/o de transporte público en relación al total de los recursos ejercidos en proyectos de movilidad urbana e infraestructura vial a de los FONDOS del Ramo 23 (Provisiones Salariales y Económicas) y Ramo 33 (Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios)</p>	<p>Fórmula: $PIRM = (\sum ni RF / \sum ni RT) * 100$ Donde: PIRM= Porcentaje de recursos de los ramos 23 y 33 destinados a estudios e infraestructura peatonal, ciclista y/o transporte público. i= fondo n= El total de los fondos (10) $\sum ni RF$= Sumatoria de los recursos de cada fondo destinado a estudios y/o proyectos de infraestructura peatonal, ciclista y/o transporte público por ejercicio fiscal. $\sum ni RT$= Sumatoria de los Recursos Totales ejercidos en estudios y/o proyectos para la movilidad urbana e infraestructura vial de los Fondos por ejercicio fiscal. No se incluye mantenimiento vial *Para el cálculo de los recursos disponibles se considerarán los Fondos del Ramo 23 y 33 que se enlistan a continuación: Ramo 23</p> <ul style="list-style-type: none"> Fondos Metropolitanos, Programas y Fondo Regional, Fondo para la Accesibilidad en el transporte público para Personas con Discapacidad, 	<p>Porcentaje</p>	<p>Estratégico-Eficacia-Anual</p>	<p>33% al final del sexenio</p>

			<p>Fondo de pavimentación, espacios deportivos, alumbrado público y rehabilitación de infraestructura educativa para municipios y demarcaciones territoriales y Fondo de Apoyo en Infraestructura y Productividad.</p> <p>El Ramo 33</p> <ul style="list-style-type: none"> Fondo de Infraestructura Social para las Entidades (FISE), Fondo para la Infraestructura Social Municipal y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FISMDF), Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORTAMUN), y Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF). <p>Los fondos listados se incluyen ya que sus recursos son susceptibles de utilizarse en estudios u obras físicas para la movilidad urbana e infraestructura vial.</p>			
	<p>Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como el transporte no motorizado y el transporte público.</p>	<p>Número de capacitaciones sobre Movilidad Urbana Sustentable impartidas por SEDATU a autoridades locales.</p> <p>El indicador medirá el avance en la promoción y</p>	<p>Fórmula: Número de capacitaciones= No. Capacitaciones impartidas año 1 +No. Capacitaciones impartidas año 2.</p> <p>La Movilidad Urbana Sustentable se refiere a aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que propician la reducción del uso de vehículos particulares</p>	Número	Estratégico-Eficacia-Bienal	90 ciudades al final del sexenio

		<p>adopción de los conceptos estrategias, buenas prácticas y herramientas técnicas de la movilidad sustentable. El objetivo final de las capacitaciones es promover la implementación de proyectos de Movilidad sustentable alineados a políticas de desarrollo urbano en sus diferentes niveles de planeación.</p>	<p>motorizados y se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada.</p> <p>Los proyectos para la movilidad urbana sustentable deben facilitar el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos; y mejorar su calidad de vida al elevar la productividad de la ciudad, reducir las emisiones de gases efecto invernadero en favor del medio ambiente y facilitar la adaptación de sus habitantes ante el cambio climático.</p>			
--	--	---	--	--	--	--

*Los **Indicadores** que se utilizan son los establecidos en el PNDU en la materia

Componentes

Se elaborarán con base en el Manual de programación y presupuesto para el ejercicio fiscal 2015 y/o los acuerdos por el que se emita la Clasificación funcional del gasto; de acuerdo a las siguientes actividades; las cuales responden a las estrategias y líneas de acción propuestas en el PND, PSEDATU y PNDU.

1. Marco Institucional y Normativo		
Nº	Actividades	Categoría
1.1	Impulsar la creación del marco normativo en materia de movilidad urbana sustentable a nivel nacional.	Legal
1.2	Proponer los lineamientos técnicos para la implantación de la norma de diseño de vialidades urbanas bajo un proceso participativo integral.	Operativo y Normatividad
1.3	Fomentar la integración de conceptos de movilidad urbana sustentable a los planes de desarrollo en sus diferentes niveles.	Institucional
1.4	Promover la actualización y aplicación de los reglamentos de tránsito y construcción.	Institucional
1.5	Incentivar proyectos de calles para todos, sistemas integrados de transporte y desarrollo orientado al transporte en programas y planes en los diferentes órdenes de gobierno.	Operativo y Normatividad
1.6	Promover la integración física, financiera y operacional del transporte urbano como mecanismo para garantizar niveles de servicio y operación adecuados.	Operativo y Normatividad
1.7	Promover la inclusión de criterios de seguridad vial, reducción de impacto urbano, cambio climático, calidad del aire y otras externalidades en las metodologías costo-beneficio respecto a las evaluaciones de proyectos de vialidades y movilidad urbana.	Operativo y Normatividad
1.8	Fortalecer la estructura operativa de SEDATU en materia de movilidad urbana sustentable y su coordinación.	Institucional
1.9	Fortalecer el liderazgo de SEDATU a través de la creación y seguimiento de los criterios técnicos de los planes, programas y proyectos de inversión en materia de movilidad urbana sustentable a nivel nacional.	Institucional
1.10	Difundir y proponer cuestiones técnicas que fortalezcan la plataforma de transparencia de proyectos de inversión en entidades federativas y municipios de la SHCP.	Operativo y Normatividad
1.11	Promover que la plataforma de transparencia funcione como una herramienta de evaluación, y que alimente el Presupuesto Basado en Resultados (PbR).	Institucional
1.12	Diseñar instrumentos para dar seguimiento técnico a los proyectos de movilidad ejecutados con recursos de fondos federales.	Operativo y Normatividad
1.13	Promover el seguimiento del Convenio de colaboración en materia de desarrollo urbano y vivienda.	Operativo y Normatividad
1.14	Fomentar la adopción de presupuestos multianuales en gobiernos locales para proyectos de movilidad urbana sustentable.	Mecanismos financieros
1.15	Fomentar la implementación de mecanismos de evaluación, revisión y aprobación de proyectos y acciones realizadas con recursos de los Fondos Federales del ramo 23 y 33.	Reorientación de la tendencia de financiamiento
1.16	Proponer la modificación de las reglas de operación de los fondos federalizados para que incluyan conceptos de movilidad urbana sustentable, y puedan ser utilizados para la generación de estudios, diagnósticos y proyectos.	Reorientación de la tendencia de financiamiento

1.17	Impulsar la creación del registro de proyectos de inversión para la movilidad urbana sustentable con sostenibilidad financiera a largo plazo.	Reorientación de la tendencia de financiamiento
1.18	Crear criterios de colaboración técnicos y financieros entre SEDATU y BANOBRAS para la evaluación, aprobación, implementación, financiamiento y seguimiento de los proyectos de movilidad urbana en el país.	Mecanismos financieros
1.19	Impulsar la creación de la Metodología Específica para la evaluación de Proyectos de Movilidad Urbana Sustentable a través de la cual se calculen beneficios sociales (accidentes, seguridad vial), ambientales (emisiones, ruido) y económicos de los proyectos en la materia.	Reorientación de la tendencia de financiamiento
1.20	Promover modificaciones a los Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión	Reorientación de la tendencia de financiamiento
1.21	Implementar acciones que contribuyan a generar e incrementar la certidumbre jurídica de los proyectos de Asociaciones Público-Privadas a largo plazo.	Mecanismos financieros
1.22	Promover políticas fiscales que incentiven un menor uso del automóvil, al mismo tiempo que generan recursos para la construcción de infraestructura para la movilidad urbana sustentable.	Mecanismos financieros
1.23	Promover los contenidos de la Estrategia Nacional de Cambio Climático y la implementación de Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas (NAMA por sus siglas en inglés) en materia de movilidad urbana sustentable	Mecanismos financieros
1.24	Impulsar la creación del fondo para el desarrollo de estudios, proyectos y obras de movilidad urbana sustentable.	Reorientación de la tendencia de financiamiento

2. Capacidades técnicas de los administradores locales

Nº	Actividades	Categoría
2.1	Integrar un área con capacidades técnicas en materia de movilidad urbana sustentable dentro de SEDATU.	Capacitación y formación
2.2	Promover la ampliación y fortalecimiento de cuadros técnicos internos y externos para la planeación, el diseño, la implementación, el seguimiento y la evaluación de proyectos de movilidad urbana.	Capacitación y formación
2.3	Fomentar la creación de áreas responsables para la planeación e implementación de planes y programas de movilidad urbana sustentable a nivel local.	Lineamientos y perfiles
2.4	Impulsar la creación de organismos públicos locales, y en su caso metropolitanos, que permitan la coordinación institucional y operacional de sistemas integrados de transporte, en donde se dirija la planeación de la inversión y crecimiento de la red	Lineamientos y perfiles
2.5	Incentivar la inclusión de criterios de movilidad urbana sustentable y el enfoque evitar-cambiar-mejorar en los instrumentos locales de planeación de desarrollo urbano.	Lineamientos y perfiles
2.6	Impulsar la administración, gestión y mantenimiento de la infraestructura actual, en un contexto integral de ciudades sustentables e incluyentes; sin ampliar necesariamente la capacidad vial y dando prioridad a los usuarios más vulnerables.	Lineamientos y perfiles
2.7	Fomentar una política nacional de vivienda con criterios de localización, que incentive el uso mixto, la densificación y compactación de las ciudades para reducir la dependencia del uso del automóvil.	Lineamientos y perfiles
2.8	Capacitar de manera constante por parte de SEDATU a las áreas responsables de la planeación e implementación de planes y programas de movilidad urbana sustentable.	Capacitación y formación

2.9	Promover la transformación del esquema de operación del transporte público concesionado, promoviendo la creación de empresas organizadas y modificando la figura de concesión hacia modelos de contrato por servicios.	Capacitación y formación
2.10	Impulsar la creación de lineamientos técnicos, de capacitación y certificación de personal y obras con participación de las organizaciones de la sociedad civil, privados y agencias de cooperación.	Certificación

3. Coordinación Intersectorial y de órdenes de gobierno

Nº	Actividades	Categoría
3.1	Fomentar una relación interinstitucional con gobiernos locales para impulsar proyectos de movilidad.	Niveles de gobierno
3.2	Difundir información para favorecer la coordinación intersectorial sobre los beneficios de una política pública integral de movilidad urbana sustentable.	Niveles de gobierno
3.3	Promover la creación de la Mesa de Trabajo Intersectorial de Movilidad Urbana Sustentable.	Gobierno Federal
3.4	Fomentar la integración de PROTRAM y demás proyectos, programas y fondos de transporte colectivo y masivo, en cuanto a la parte operativa, a la estrategia de movilidad urbana sustentable.	Gobierno Federal
3.5	Fomentar una relación interinstitucional con legisladores federales y nacionales para impulsar políticas de movilidad en el ámbito de sus respectivas atribuciones.	Poderes de la Unión
3.6	Promover la coordinación interinstitucional entre SEDATU, INEGI, SEMARNAT, CONAPRA, CONEVAL, INECC, IMT, CONUEE, Instituto de Salud Pública, entre otros, para la inclusión de criterios de movilidad urbana en sus respectivos mecanismos de medición y evaluación y generación de información	Gobierno Federal

4. Cultura de movilidad

Nº	Actividades	Categoría
4.1	Desarrollar una estrategia de comunicación para la sensibilización de la ciudadanía y el posicionamiento del tema en la agenda pública con lenguaje ciudadano.	Niveles de gobierno
4.2	Difundir la jerarquización de la movilidad que prioriza medios sustentables sobre el uso del automóvil (peatón-ciclista-transporte público-transporte de carga-automóvil).	Niveles de gobierno
4.3	Impulsar el liderazgo de SEDATU en materia de la cultura de movilidad urbana.	Gobierno Federal
4.4	Implementar acciones que contribuyan al cambio cultural sobre movilidad urbana a través de la sensibilización de la información estratégica por medio de los líderes de opinión.	Gobierno Federal
4.5	Fortalecer el vínculo con las organizaciones de la sociedad civil y la academia para la difusión y promoción de la cultura de la movilidad	Poderes de la Unión
4.6	Documentar buenas y malas prácticas nacionales e internacionales en materia de movilidad urbana sustentable.	Gobierno Federal
4.7	Difundir buenas prácticas empresariales para promover la reducción del uso del automóvil.	

5. Información e indicadores		
Nº	Actividades	Categoría
5.1	Impulsar el desarrollo de institutos de planeación local y metropolitanos que integren a la movilidad urbana sustentable como elemento estructurador del desarrollo urbano.	Vinculación institucional
5.2	Identificar las necesidades de información de la población en materia de movilidad urbana sustentable a fin de crear instrumentos de comunicación con un lenguaje ciudadano.	Generación de información
5.3	Generar información en materia de movilidad urbana que fortalezca la base de datos sobre el destino de los recursos que los gobiernos locales hayan recibido por concepto de los Fondos Federales del Ramo 23 y 33.	Generación de información
5.4	Calcular anualmente los recursos federales que son utilizados para promover la movilidad urbana sustentable: transporte público, espacio público, infraestructura peatonal e infraestructura ciclista de las principales zonas metropolitanas del país.	Generación de información
5.5	Promover la creación de la plataforma que de seguimiento interno de proyectos, con indicadores de desempeño, que funcione además como una herramienta ciudadana de rendición de cuentas sirva y para generar datos de movilidad urbana y del uso del automóvil, al igual que sistemas de difusión al público.	Generación de información
5.6	Documentar buenas y malas prácticas nacionales e internacionales en materia de movilidad urbana sustentable.	Generación de información
5.7	Establecer alianzas con la academia y los sectores públicos y privados para la generación de información sobre patrones de movilidad a nivel nacional y con una periodicidad determinada.	Vinculación institucional
5.8	Promover la generación de planes de estudios en educación básica, licenciaturas y postgrados enfocados a la construcción de ciudadanía y gestión de la movilidad urbana.	Vinculación institucional
5.9	Promover el financiamiento por parte del CONACYT para la investigación sobre la gestión de la movilidad en áreas urbanas, mediante la creación de un fondo de investigación específico.	Vinculación institucional

De acuerdo al Artículo 3 de los Criterios para la actualización de la Matriz de Indicadores para Resultados y selección de indicadores para el Presupuesto de Egresos de la Federación 2014, el programa P006 elaboraría una Matriz de Indicadores para Resultados que alimentaría los incisos b, c y d.

Componentes de la Clasificación Económica

Nombre	Dígito	Descripción
Objeto del gasto	/b	
Tipo de gasto	1	Gasto corriente
Fuente de financiamiento	1	Recursos fiscales

Elaboración con base en el Manual de programación y presupuesto para el ejercicio fiscal 2014
/b Se definirá de acuerdo a lo establecido en el Acuerdo por el que se emite la Clasificación funcional del gasto (DOF, 27 de diciembre de 2010)

Alineación al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

La alineación del P006 con los contenidos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se describe con detalle en el capítulo IV de este documento. Para fines de programación y presupuesto, se sintetiza en la siguiente tabla:

Clasificación Administrativa, Funcional y Programática del Gasto y su vinculación al Catálogo de Componentes del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Nombre	Dígito	Descripción
Ramo	15	Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Programa Presupuestario	P006/ ^a	Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas - Programa de impulso a la movilidad urbana sustentable
Finalidad	2	Desarrollo social
Función	2	Vivienda y servicios a la comunidad
Subfunción	1	Urbanización
Actividad institucional	008	Planeación de proyectos urbanos para estados y municipios
Unidad responsable	514	Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable/a
Meta Nacional	2	México Incluyente
Objetivo	5	Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna
Estrategia	1	Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos

/a Programa Presupuestario y Unidad Responsable propuestos
Elaboración con base en el Acuerdo por el que se emite la
Clasificación funcional del gasto (DOF, 27 de diciembre de
2010) y los Lineamientos para la alineación de los Programas
Presupuestarios al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (SHCP,
Oficio 307-A-1889 emitido por la UPCP)

Capítulo III. Propuesta para la creación de la Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable



Ginebra, Suiza



Berlín, Alemania

Foto: Zoetnet

La implementación del PMUS responde a las problemáticas de accesibilidad y movilidad urbana identificadas y descritas en el diagnóstico del presente documento. Su definición es resultado de un proceso de planeación estratégica, en la cual, la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda llevó a cabo dos paneles con expertos de diferentes disciplinas y especialidades, así como diversas reuniones internas y con otros sectores del gobierno federal; además de los ejercicios piloto mencionados y acciones con autoridades locales.

Características de la Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable (UR 514)

La DGMUS, adscrita a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, será responsable de diseñar, proponer y coordinar estrategias, programas, normatividad y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación que corresponda a otros sectores, entidades federativas y municipios.

A través de la Dirección para el Apoyo Financiero de Proyectos de Movilidad Urbana Sustentable, sus subdirecciones y departamentos se implementarán las acciones para revertir la tendencia del gasto en infraestructura y crear las metodologías y lineamientos, a fin de que se le de prioridad a los medios de transporte más eficientes y efectivos, y se desincentive el uso del vehículo. Cabe recordar que, aunque limitados, existen los recursos para fomentar la movilidad urbana y con ello mejorar la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas.

Por otro lado, los gobiernos locales, por mandato constitucional (art.115), se enfrentan al gran reto de satisfacer las necesidades de transporte y desarrollo urbano de la población. Sin embargo, los planes y programas a través de los cuales, estos gobiernos toman sus decisiones de política pública carecen de una visión integral de movilidad, y en la mayoría de los casos, las políticas y programas se determinan

con criterios inerciales, en donde se incentiva el uso del automóvil sobre otros medios de transporte sustentables, más eficientes y seguros como el transporte no motorizado y el transporte público. Lo anterior significa que las decisiones de política pública de transporte y desarrollo urbano se han tomado con base en información parcial sobre las mejores soluciones para mejorar la manera en la que los mexicanos nos desplazamos; por lo que se propone que sea la Dirección de Desarrollo de Infraestructura para la Movilidad Urbana Sustentable, la que podrá participar en la promoción de estudios, proyectos y obras de infraestructura y equipamiento, así como de criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

Así mismo, promoverá la coordinación y concertación de los tres órdenes de gobierno y de todos los sectores de la sociedad para la mejor realización de los proyectos e inversiones que busquen incentivar viajes urbanos sustentables y seguros; así como de proponer y participar en el proceso de presupuestación del gasto federalizado que corresponda a los programas relacionados con la movilidad urbana sustentable.

Para facilitar lo anterior, se plantean tres modalidades, con las que dicha dirección de la DGMUS podrá actuar:

Modalidad	Calles para todos	Desarrollo Orientado al Transporte	Sistema Integrado de Transporte
Objetivo	Incentivar la construcción, ampliación y rehabilitación de infraestructura vial urbana; equipamiento urbano y estrategias de gestión del estacionamiento en vía pública; así como medidas para implementar obras de calle completa; recuperando el espacio público y la infraestructura urbana de manera paralela.	Promover el modelo urbano en el que se busca construir barrios en torno al transporte público. Este modelo tiene como elemento que define la estructura del barrio una estación de autobús, BRT, o metro, que está rodeada de un desarrollo compacto y de alta densidad, con restricciones de cajones de estacionamiento, localizados fundamentalmente en áreas con transporte público de calidad y con infraestructura peatonal y ciclista de calidad. Este tipo de desarrollos pueden construirse alrededor de nuevas estaciones de transporte público, pero también se puedan dar con cambios graduales en zonas donde éste ya exista.	Promover la implementación de redes de transporte público con servicio confiable, eficaz y con amplia cobertura que incentive viajes en medios seguros y sustentables.

Por su parte, la Dirección de Coordinación Interinstitucional y Operativa de la MUS se propone para en primer lugar, sensibilizar y capacitar, y en segundo lugar monitorear y brindar acompañamiento técnico en el desarrollo de estrategias de movilidad urbana sustentable, tanto a delegaciones como a los gobiernos de las entidades federativas y municipios.

De la misma manera, y apoyada en subdirecciones y departamentos, podrá diseñar y

administrar un sistema de información en materia de accesibilidad y movilidad; y diseñar, proponer y fomentar esquemas innovadores de gestión para la ejecución de programas y proyectos.

También, será responsable de impulsar la difusión y promoción de los proyectos integrales que por sus beneficios sociales, sean considerados prácticas exitosas adaptables en la materia.

A continuación se presenta la estructura propuesta para la DGMUS

1.0 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

1.1 Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

1.1.1 Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable

Objetivo: Supervisar, con base en las metas y los objetivos, estrategias y líneas de acción definidos en el PND y el PSEDATU en materia de MUS, así como en el PNDU, la implementación de las modalidades del PMUS y otros proyectos concurrentes, con otros sectores, gobiernos estatales y municipales.

1.1.1.1 Dirección para el Apoyo Financiero de Proyectos de Movilidad Urbana Sustentable (MUS)

Objetivo: Diseñar mecanismos de gestión que faciliten la implementación de procesos para el financiamiento de políticas, programas, proyectos locales e inversiones que promuevan la MUS en las ciudades del país.

1.1.1.1.1 Sub-dirección de Fuentes de Financiamiento Federal

Objetivo: Coordinar las acciones y los mecanismos que garanticen el destino de recursos hacia inversiones más eficientes y efectivas en materia de MUS.

1.1.1.1.1.1 Departamento de Financiamiento Federal

Objetivo: Ejecutar acciones que permitan conseguir recursos federales para diseñar, implementar y evaluar políticas, programas y proyectos de MUS.

1.1.1.1.2 Sub-dirección de Fuentes de Financiamiento con la Banca de Desarrollo

Objetivo: Coordinar las acciones y los mecanismos que garanticen el destino de recursos de la Banca de Desarrollo hacia inversiones más eficientes y efectivas en materia de MUS.

1.1.1.1.2.1 Departamento de Financiamiento con la Banca de Desarrollo

Objetivo: Ejecutar acciones que permitan conseguir recursos de las diferentes bancas de desarrollo, para diseñar, implementar y evaluar políticas, programas y proyectos de MUS.

1.1.1.2 Dirección de Desarrollo de Infraestructura para la MUS

Objetivo: Diseñar lineamientos técnicos y metodologías que faciliten la implementación de infraestructura vial urbana, equipamiento y estrategias que promuevan la MUS en las ciudades del país, a nivel estatal y municipal, específicamente en las áreas responsables del diseño y la ejecución de proyectos y obras.

1.1.1.2.1 Sub-dirección de Coordinación de Desarrollo Orientado al Transporte

Objetivo: Coordinar las acciones de asistencia técnica y el impulso de los lineamientos técnicos y metodologías que promuevan el modelo urbano de Desarrollo Orientado al Transporte.

1.1.1.2.1.1 Departamento de Desarrollo Orientado al Transporte

Objetivo: Ejecutar acciones que impulsen la adopción de lineamientos técnicos y metodologías para la proyección y la implementación de Desarrollo Orientado al Transporte.

1.1.1.2.2 Sub-dirección de Coordinación de Sistemas Integrados de Transporte

Objetivo: Coordinar las acciones de asistencia técnica y el impulso de los lineamientos técnicos y metodologías que promuevan la proyección e implementación de Sistemas Integrados de Transporte.

1.1.1.2.2.1 Departamento de Sistemas Integrados de Transporte

Objetivo: Ejecutar acciones que impulsen la adopción de lineamientos técnicos y metodologías para la proyección y la implementación de Sistemas Integrados de Transporte.

1.1.1.2.3 Sub-dirección de Coordinación de Calles para Todos

Objetivo: Coordinar las acciones de asistencia técnica y el impulso de los lineamientos técnicos y metodologías que promuevan la proyección e implementación Calles para Todos, que aseguren la reestructuración de las vialidades urbanas.

1.1.1.2.3.1 Departamento de Calles Completas

Objetivo: Ejecutar acciones que impulsen la adopción de lineamientos técnicos y metodologías para la proyección y la implementación de Calles para Todos, que aseguren la reestructuración de las vialidades urbanas.

1.1.1.3 Dirección de Coordinación Interinstitucional y Operativa de la MUS

Objetivo: Diseñar los mecanismos de gestión que faciliten el diseño, implementación y evaluación de políticas, programas y proyectos que promueva la MUS, con otros sectores y a nivel estatal y municipal.

1.1.1.3.1 Sub-dirección de Capacitación

Objetivo: Coordinar las acciones de asistencia técnica y el impulso de mecanismos de gestión que faciliten el diseño, implementación y evaluación de políticas, programas y proyectos que promueva la MUS, con otros sectores y a nivel estatal y municipal.

1.1.1.3.1.1 Departamento de Capacitación para Delegaciones

Objetivo: Ejecutar, en coordinación con las Direcciones Generales de la Subsecretaría, acciones de capacitación técnica dirigida al personal de las Delegaciones SEDATU sobre proyectos de MUS.

1.1.1.3.1.2 Departamento de Capacitación para Gobiernos Locales

Objetivo: Ejecutar, en coordinación con las delegaciones estatales, acciones de capacitación técnica dirigida a los funcionarios locales responsables de los proyectos de MUS.

1.1.1.3.3 Sub-dirección de indicadores de seguimiento de la MUS

Objetivo: Coordinar, en conjunto con actores gubernamentales e instituciones académicas, el diseño y la difusión de indicadores que permitan mejorar la toma de decisiones a nivel local, regional y nacional en materia de movilidad urbana.

1.1.1.3.3.1. Departamento de diseño, procesamiento y análisis de información estadística

Objetivo: Recopilar y procesar información que permita la creación de indicadores que permitan mejorar la toma de decisiones a nivel local, regional y nacional en materia de movilidad urbana.

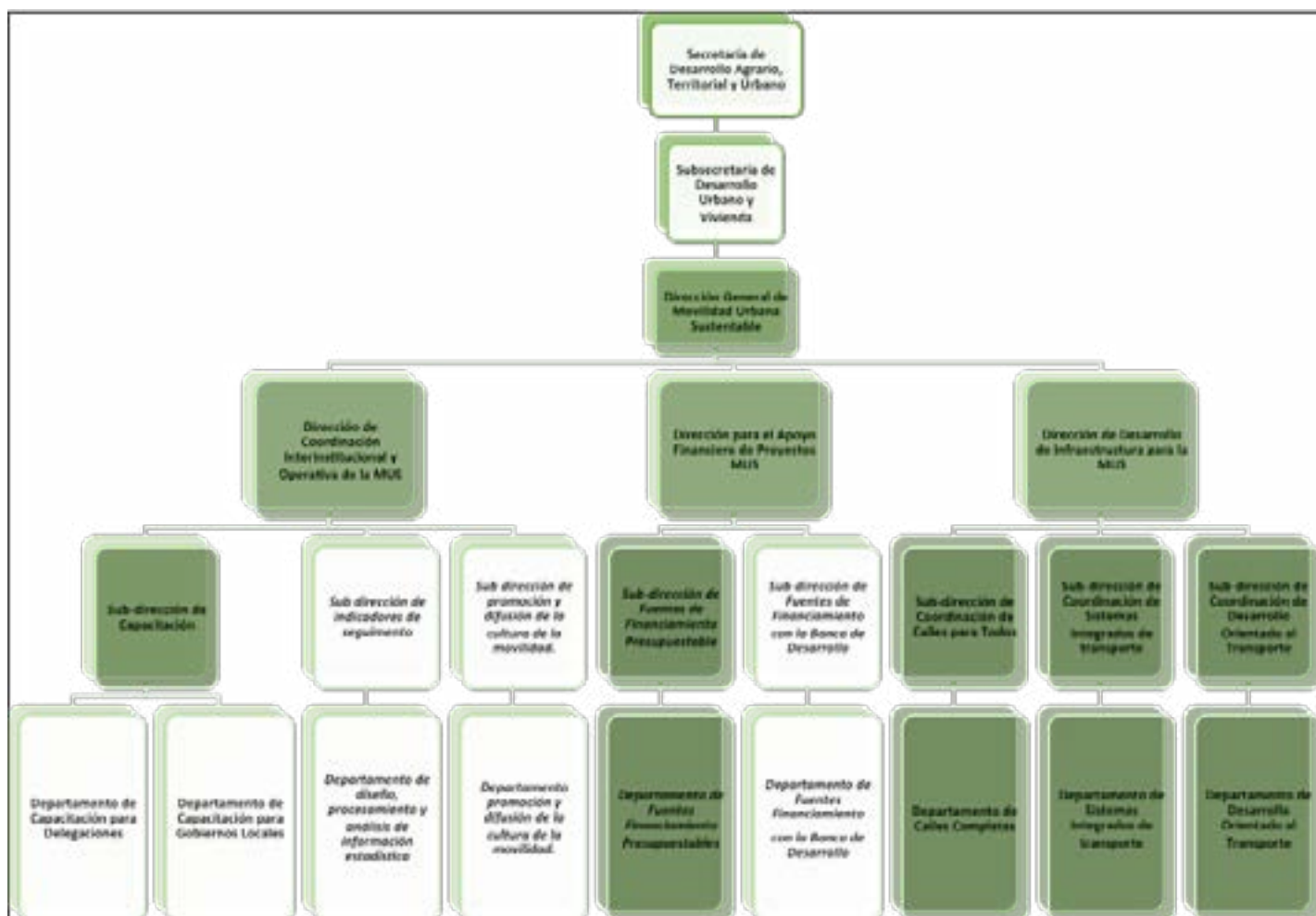
1.1.1.3.4 Sub-dirección de promoción y difusión de cultura de movilidad

Objetivo: Coordinar, en conjunto con actores gubernamentales e instituciones académicas, actores públicos y privados, el diseño y la difusión de una cultura de MUS para lograr cambiar el enfoque con el que se planea y se toman decisiones en las ciudades mexicanas.

1.1.1.3.4.1 Departamento de promoción y difusión de la cultura de la movilidad.

Objetivo: Ejecutar acciones de difusión de experiencias exitosas (políticas, programas y proyectos) de MUS a nivel local con la finalidad de promover réplicas de éstas a nivel nacional.

Ilustración 4. Jerarquía de la Movilidad Urbana Sustentable



*Las áreas sombreadas indican las plazas esenciales para la ejecución de las estrategias y acciones definidas para realizarse durante el primer año del plan de trabajo de la Dirección.

Fuente: Elaboración propia, con base en el Manual de Percepciones de los Servidores Públicos de las dependencias y entidades de la administración pública federal (DOF, 2013).

Presupuesto

A continuación se presenta el presupuesto con el que podría comenzar a operar la Dirección General propuesta para su creación. Se han tomado en cuenta los objetivos por alcanzar y las vertientes propuestas dentro del PMUS para su estructuración.

El cuadro 3 presenta, de manera general, el presupuesto requerido para servicios personales (capítulo 1000). Cabe mencionar que será necesario calcular los recursos materiales y servicios generales precisos para la implementación de las acciones ya definidas en el PMUS (Capítulos 2000 y 3000).

Ilustración 4. Jerarquía de la Movilidad Urbana Sustentable

Puesto	Nivel	Total bruto	Nº Plazas	Total mensual	Total anual
Dirección general	KA1	119,670.45	1	119,670.45	1,436,045.40
Dirección de área	MA1	47,973.69	3	143,921.07	1,727,052.84
Subdirección de área	NA1	25,254.76	8	202,038.08	2,424,456.96
Jefatura de departamento	OA1	17,046.00	10	170,460.00	2,045,520.00
Enlaces	PA1	7,852.35	10	86,375.85	1,036,510.20
				722,465.45	8,669,585.40*

* A las remuneraciones por nivel se les deberán de agregar las prestaciones conforme al Manual de Percepciones de los servidores públicos de las dependencias y entidades de la administración pública federal DOF: 31/05/2013

Fuente: Elaboración propia, con base en el Manual de Percepciones de los Servidores Públicos de las dependencias y entidades de la administración pública federal (DOF, 2013).

Modificaciones en el Reglamento Interior de SEDATU

El concepto movilidad urbana sustentable se omite dentro del Reglamento Interior de SEDATU y la Estructura Operativa vigente de SEDATU. Tampoco se designa a los encargados de atender el tema, lo cual no permite cumplir a cabalidad con los objetivos, estrategias y líneas de acción establecidas; sin embargo dictamina lo siguiente en su artículo tercero:

“La Secretaría, planeará y conducirá sus actividades con sujeción a los objetivos, estrategias y prioridades del PND, para la consecución de sus objetivos y el logro de las metas de los programas a su cargo” (DOF, 2013).

Junto con la apertura de una categoría programática para financiar el PMUS y la creación de un área administrativa encargada del mismo, se proponen los siguientes addendums para que la movilidad tenga el lugar que le corresponde en el Reglamento Interior de SEDATU (inserciones señaladas en negritas):

Artículo 6.- El Secretario tendrá las siguientes facultades indelegables:

XV. Autorizar la suscripción de contratos, acuerdos y convenios de colaboración, coordinación y concertación con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con las entidades federativas, con los municipios y con las organizaciones de los sectores social y privado respectivamente, para la atención y solución de problemas relacionados con el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, el desarrollo regional, el desarrollo agrario, el desarrollo urbano y metropolitano, así como con la promoción de infraestructura urbana, **movilidad sustentable** y vivienda, en el ámbito de su competencia;

Artículo 9.- A la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda le corresponde el ejercicio de las atribuciones siguientes:

X. Proponer programas y acciones que contribuyan a:

f) Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.

XVIII. Asesorar a los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios que lo soliciten, en la elaboración y ejecución de sus planes y programas de desarrollo urbano y de movilidad, así como en la capacitación técnica del personal responsable de estas actividades;

Nuevo artículo.- La Dirección General de Movilidad Urbana Sustentable estará adscrita a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Diseñar, proponer y coordinar estrategias, programas, normativa y acciones que fomenten la movilidad urbana sustentable con la participación que corresponda a las entidades federativas y los municipios;
- II. Apoyar y asesorar a los gobiernos de las entidades federativas y municipios, en el diseño de mecanismos de planeación urbana, así como en la elaboración y actualización de los programas de desarrollo y movilidad de zonas metropolitanas y conurbadas.
- III. Diseñar y administrar un sistema de información en materia de movilidad urbana sustentable;
- IV. Diseñar, proponer y fomentar esquemas innovadores de gestión para la ejecución de programas y proyectos en materia de movilidad urbana sustentable;
- V. Impulsar la difusión y promoción de los proyectos integrales de movilidad urbana sustentable que por sus beneficios sociales, sean consideradas prácticas exitosas adaptables;
- VI. Promover la coordinación y concertación de los tres órdenes de gobierno y de todos los sectores de la sociedad para la mejor realización de los programas y proyectos relacionados con la movilidad urbana sustentable;
- VII. Proponer y participar en el proceso de presupuestación del gasto federalizado que corresponda a los programas relacionados con la movilidad urbana sustentable,
- VIII. Participar en la promoción de obras de infraestructura y equipamiento, así como mecanismos de financiamiento y criterios de priorización de las inversiones para la movilidad urbana sustentable.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO TERCERO.- En términos del Quinto Transitorio del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado el 2 de enero de 2013 en el Diario Oficial de la Federación, las atribuciones conferidas a la Secretaría de la Reforma Agraria, así como las que en materia de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, planeación y regulación de los centros de población, movilidad, vivienda y desarrollo regional y urbano se confiere a la Secretaría de Desarrollo Social, en leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones jurídicas se entenderán conferidas a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial.

Capítulo IV. Alineación a las Metas Nacionales



Praga, República Checa



Portland, EUA
Foto: Gerald Fittipaldi

Como ya se mencionó, la propuesta para la creación del PMUS y el área operativa que lo ejecute, tiene la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el PND, en la Meta Nacional “México Incluyente”, y su objetivo 2.5 “Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna”, estrategia 2.5.1 “Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure una vivienda digna para los mexicanos”.

Igualmente, el PMUS contribuye a lograr el objetivo 3 del PSDATU que contempla “Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes”.

Además, el PMUS contribuye a lograr el objetivo del PNDU que establece “Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos”.

Alineación de los ejes del PMUS al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018			
Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia (s) del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivos del Programa
México Incluyente	Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Estrategia 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.	Objetivo 1. Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas. Objetivo 2. Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como el transporte no motorizado y el transporte público.

Alineación de los ejes del PMUS al Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018		
Objetivo del Programa Sectorial	Estrategia del Objetivo	Objetivo del Programa
Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.	Estrategia 3.3. Promover la mejora de la infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad urbana sustentable en coordinación con gobiernos estatales y municipales.	Objetivo 1. Generar un cambio de tendencia en el financiamiento federal en materia de movilidad urbana sustentable para garantizar inversiones eficientes y efectivas.

Alineación de los ejes del PMUS al Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2013-2018		
Objetivo del Programa Nacional	Estrategia del Objetivo	Objetivo del Programa
Objetivo 4. Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.	Estrategia 4.1. Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.	Objetivo 2. Incentivar la gestión y diseño de políticas públicas locales que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros, como el transporte no motorizado y el transporte público.
	Estrategia 4.2. Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.	
	Estrategia 4.3 Promover una cultura de la movilidad urbana sustentable.	
	Estrategia 4.4 Promover la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana.	
	Estrategia 4.5. Generar información e indicadores útiles para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado.	

Capítulo IV. Alineación a las Metas Nacionales



Milán, Italia



Oviedo, España
Foto: Acebal

Con la finalidad de llevar a México a su máximo potencial, el PND establece la implementación de tres Estrategias Transversales: 1) Democratizar la Productividad; 2) Un Gobierno Cercano y Moderno; e 3) Igualdad de Oportunidades y no Discriminación contra las Mujeres.

Dichas estrategias serán impulsadas por el PMUS a través de la adopción de distintas líneas de acción que se describen a continuación con el objetivo de ayudar a eliminar el rezago de nuestro país en estas áreas.

1. Democratizar la Productividad

El PMUS impulsa un nuevo modelo de movilidad que está dirigido al aprovechamiento de los elementos que ofrecen las ciudades. La movilidad urbana sustentable permite acceder a formas de transporte seguras, eficaces, bajas en carbono y disponibles que ayudan a mejorar la calidad de vida de la población y a elevar la productividad.

Esto debido a que el PMUS tiene como finalidad transformar los hábitos de desplazamientos de los mexicanos a través del impulso de obras y proyectos de transporte público masivo que desincentiven el uso del automóvil y generen que los usuarios utilicen medios de transporte no motorizados.

Además, el PMUS da prioridad al ciudadano y al medio ambiente al facilitar la implementación de calles completas y seguras, redes de infraestructura

vial sustentables y eficientes lo que permite incentivar el uso eficiente del territorio nacional, el desarrollo de todos los ciudadanos y contribuir al fortalecimiento económico del país.

El nuevo modelo de movilidad promoverá la sostenibilidad económica mediante la oferta de sistemas integrales de transporte que faciliten el acceso de las personas a los bienes, servicios y áreas laborales; y disminuyan la necesidad de realizar grandes distancias, un enorme gasto en transporte y una gran contaminación ambiental por la emisión de GEI.

Igualmente, el modelo promueve un sistema de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte que propicia viajes eficientes y un espacio público favorable para la cohesión social y ciudades más competitivas.

Por otra parte, el PMUS promueve un manejo eficiente de los recursos públicos destinados a la construcción de infraestructura vial urbana al financiar obras y proyectos de movilidad que mejoren la calidad de vida, eleven la productividad y

reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero. Asimismo, el programa aspira a fomentar proyectos de movilidad urbana sustentable con sostenibilidad financiera a largo plazo lo que otorga un manejo responsable del endeudamiento público en caso de realizar Asociaciones Público-Privadas para que se traduzca en bajos costos de financiamiento y se disminuya el riesgo.

Finalmente, para asegurar la incorporación del enfoque de Evaluación de Desempeño y Presupuesto

basado en Resultados, el PMUS pretende crear una plataforma de seguimiento de proyectos de movilidad urbana con indicadores de desempeño, que funcione como una herramienta ciudadana de transparencia y rendición de cuentas. Además, de dirigir la ejecución eficiente de los recursos asignados a éstos de manera clara.

Los objetivos, estrategias y líneas de acción a las que se alinea el PMUS con respecto al Programa Especial para Democratizar la Productividad son las siguientes:

Objetivo 1. Promover el uso y asignación eficiente de los factores de producción de la economía.
Líneas de acción
1.3.3 Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable.
1.3.4 Promover el ordenamiento territorial en zonas urbanas, así como el desarrollo de ciudades más competitivas.

Objetivo 3. Fortalecer el ambiente de negocios en el que operan las empresas y los productores del país.
Líneas de acción
3.1.2 Fortalecer los ingresos del sector público
3.1.3 Promover un manejo responsable del endeudamiento público que se traduzca en bajos costos de financiamiento y órdenes de riesgo prudentes.

Objetivo 5. Fortalecer el proceso de diseño, instrumentación y evaluación de políticas públicas para orientarlas a elevar y democratizar la productividad.
Estrategia 5.2 Orientar los programas y el gasto público hacia el objetivo de elevar y democratizar la productividad.
Estrategia 5.2 Orientar los programas y el gasto público hacia el objetivo de elevar y democratizar la productividad.
5.2.3 Incorporar métricas de la orientación hacia la productividad como un elemento del Sistema de Evaluación para el Desempeño.

1. Democratizar la Productividad

El PMUS impulsa un nuevo modelo de movilidad que está dirigido al aprovechamiento de los elementos que ofrecen las ciudades. La movilidad urbana sustentable permite acceder a formas de transporte seguras, eficaces, bajas en carbono y disponibles que ayudan a mejorar la calidad de vida de la población y a elevar la productividad.

Esto debido a que el PMUS tiene como finalidad transformar los hábitos de desplazamientos de los mexicanos a través del impulso de obras y proyectos de transporte público masivo que desincentiven el uso del automóvil y generen que los usuarios utilicen medios de transporte no motorizados.

Además, el PMUS da prioridad al ciudadano y al medio ambiente al facilitar la implementación de

calle completas y seguras, redes de infraestructura vial sustentables y eficientes lo que permite incentivar el uso eficiente del territorio nacional, el desarrollo de todos los ciudadanos y contribuir al fortalecimiento económico del país.

El nuevo modelo de movilidad promoverá la sostenibilidad económica mediante la oferta de sistemas integrales de transporte que faciliten el acceso de las personas a los bienes, servicios y áreas laborales; y disminuyan la necesidad de realizar grandes distancias, un enorme gasto en transporte y una gran contaminación ambiental por la emisión de GEI.

Igualmente, el modelo promueve un sistema de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte que propicia viajes eficientes y un espacio público favorable para la cohesión social y ciudades más competitivas.

Por otra parte, el PMUS promueve un manejo eficiente de los recursos públicos destinados a la construcción de infraestructura vial urbana

al financiar obras y proyectos de movilidad que mejoren la calidad de vida, eleven la productividad y reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero. Asimismo, el programa aspira a fomentar proyectos de movilidad urbana sustentable con sostenibilidad financiera a largo plazo lo que otorga un manejo responsable del endeudamiento público en caso de realizar Asociaciones Público-Privadas para que se traduzca en bajos costos de financiamiento y se disminuya el riesgo.

Finalmente, para asegurar la incorporación del enfoque de Evaluación de Desempeño y Presupuesto basado en Resultados, el PMUS pretende crear una plataforma de seguimiento de proyectos de movilidad urbana con indicadores de desempeño, que funcione como una herramienta ciudadana de transparencia y rendición de cuentas. Además, de dirigir la ejecución eficiente de los recursos asignados a éstos de manera clara.

Los objetivos, estrategias y líneas de acción a las que se alinea el PMUS con respecto al Programa Especial para Democratizar la Productividad son las siguientes:

Objetivo 1. Promover el uso y asignación eficiente de los factores de producción de la economía.

Líneas de acción

1.3.3 Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable.

1.3.4 Promover el ordenamiento territorial en zonas urbanas, así como el desarrollo de ciudades más competitivas.

Objetivo 3. Fortalecer el ambiente de negocios en el que operan las empresas y los productores del país.

Líneas de acción

3.1.2 Fortalecer los ingresos del sector público
--

3.1.3 Promover un manejo responsable del endeudamiento público que se traduzca en bajos costos de financiamiento y órdenes de riesgo prudentes.

Objetivo 5. Fortalecer el proceso de diseño, instrumentación y evaluación de políticas públicas para orientarlas a elevar y democratizar la productividad.

Estrategia 5.2 Orientar los programas y el gasto público hacia el objetivo de elevar y democratizar la productividad.

5.2.3 Incorporar métricas de la orientación hacia la productividad como un elemento del Sistema de Evaluación para el Desempeño.

2. Gobierno Cercano y Moderno

SEDATU para el cumplimiento de las líneas transversales correspondientes al Programa para un Gobierno Cercano y Moderno, establecerá convenios de colaboración celebrados entre su coordinadora del sector, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de la Función Pública.

Además, a través del PMUS, SEDATU promoverá la participación de las Organizaciones de la Sociedad Civil, la Academia y el Sector Público-Privado, en las políticas públicas de transporte para la creación de los lineamientos técnicos, capacitación y certificación. Igualmente, se impulsarán alianzas para la generación de información sobre patrones de movilidad a nivel nacional.

Asimismo, con el PMUS se pretende identificar las necesidades de información de la población en materia de movilidad urbana sustentable a fin de crear instrumentos de comunicación con un lenguaje ciudadano. Lenguaje ciudadano que también será utilizado para la difusión de los avances y resultados de los proyectos y obras de movilidad.

Por otra parte, con la finalidad de asegurar la incorporación del enfoque del Pbr, se pretende crear una plataforma de seguimiento de proyectos de movilidad urbana con indicadores de desempeño, que funcione como una herramienta ciudadana de transparencia, rendición de cuentas y evaluación para garantizar que los programas y proyectos de inversión en movilidad sean aquellos con mayor rentabilidad social.

De igual manera, para fomentar la realización de proyectos de inversión con alto beneficio social mediante Asociaciones Público Privadas, SEDATU implementará acciones que contribuyan a generar e incrementar la certidumbre jurídica de los proyectos bajo este esquema a largo plazo.

Finalmente, por medio del PMUS se impulsará la reorientación del financiamiento con una visión de “Ciudades Humanas”, a fin de impulsar estudios, obras y proyectos de movilidad urbana sustentables e integrales que permitan la mejora institucional e interinstitucional.

Los objetivos, estrategias y líneas de acción a las que se alinea el PMUS con respecto al Programa para un Gobierno Cercano y Moderno son las siguientes:

Objetivo 1. Impulsar un gobierno abierto que fomente la rendición de cuentas en la Administración Pública Federal (APF)

Estrategia 1.1 Fomentar la participación ciudadana en las políticas públicas y en la prevención de la corrupción.

Líneas de acción

1.1.2 Establecer mecanismos de consulta con el sector privado, organismos y Organizaciones de la Sociedad Civil para la toma de decisiones gubernamentales.

1.3.7 Fomentar entre los servidores públicos la generación de información que asegure: calidad, veracidad, oportunidad y confiabilidad.

1.4.1 Identificar necesidades de información socialmente útil por parte de la población.

1.4.5 Incentivar el uso, intercambio y difusión de la información socialmente útil en la población.

1.5.2 Difundir en lenguaje ciudadano los avances y resultados de los programas derivados del PND.

Objetivo 2. Fortalecer el presupuesto basado en resultados de la APF, incluyendo el gasto federalizado
Objetivo 2. Fortalecer el presupuesto basado en resultados de la APF, incluyendo el gasto federalizado
Líneas de acción
2.1.3 Realizar foros con la participación de la sociedad civil para analizar la evolución de los objetivos sectoriales.
Estrategia 2.5 Garantizar que los programas y proyectos de inversión registrados en la Cartera de Inversión, sean aquellos con mayor rentabilidad social.
2.5.1 Alinear los programas y proyectos de inversión con registro en la Cartera de Inversión, con los programas sectoriales y presupuestarios.
2.5.2 Fomentar la realización de proyectos de inversión con alto beneficio social, mediante el esquema de Asociaciones Público Privadas.

Objetivo 4. Mejorar la gestión pública gubernamental en la APF.
Estrategia 4.1 Transformar los procesos de las dependencias y entidades.
Líneas de acción
4.1.1 Alinear los procesos de las dependencias y entidades a la planeación estratégica, y a los objetivos y Metas Nacionales e institucionales.
4.1.3 Estandarizar procesos con fines similares para homologar su operación y garantizar la calidad de sus resultados.
4.1.4 Desarrollar e implementar proyectos de mejora institucional e interinstitucional para hacer más eficientes los procesos del gobierno.
4.3.7 Actualizar el seguimiento a programas y proyectos de inversión en la Cartera de Inversión.

3. Igualdad de Oportunidades y no Discriminación contra las Mujeres

SEDATU con el PMUS asume como una de sus prioridades el compromiso de luchar por la igualdad entre hombres y mujeres con la finalidad de lograr un México con las mejores políticas de género.

El PMUS mantiene como parte de sus acciones, la creación de áreas responsables de la movilidad urbana sustentable, construidas bajo los protocolos y códigos de conducta para que los encargados de estas áreas atiendan a las mujeres sin discriminación o misoginia. Igualmente, el programa propone que las mujeres puedan ser integradas en cargos y puestos de toma de decisiones en las diferentes instituciones de movilidad.

Además, SEDATU impulsará la coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y la

sociedad en pro de una movilidad segura a través de la creación de Comisión Intersectorial de Movilidad Urbana Sustentable lo cual tendrá como finalidad coordinar los programas de infraestructura vial en un contexto integral de ciudades sustentables e incluyentes.

Por otra parte, el PMUS promoverá proyectos y obras de infraestructura de movilidad, tales como infraestructura vial urbana que tenga como finalidad que todos los ciudadanos a través de la jerarquización de la movilidad (peatón-ciclista-transporte público-transporte de carga-automóvil-) y en especial las mujeres y niñas tengan acceso a localidades urbanas sustentables, seguras e incluyentes.

De igual manera, los sistemas de transporte público seguirán destinando espacios y zonas de acceso privilegiado para mujeres, niñas, niños y adultos mayores, al igual, que camiones especiales con el

objetivo de generar un entorno de movilidad seguro.

Cabe mencionar que durante toda la implementación del PMUS las mujeres, al igual, que los hombres podrán tener la capacidad de definición, ejecución y evaluación de programas y proyectos de movilidad a los que son beneficiarios. Asimismo, podrán

participar en los mecanismos de monitoreo, evaluación y rendición de cuentas.

Los objetivos, estrategias y líneas de acción a las que se alinea el PMUS con respecto al Programa Nacional de Igualdad de Oportunidades y no Discriminación contra las Mujeres son las siguientes:

Objetivo transversal 1: Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y propiciar un cambio cultural respetuoso de los derechos de las mujeres.
Estrategia 1.2 Promover acciones afirmativas para garantizar el ejercicio de los derechos de las mujeres y evitar la discriminación de género
Líneas de acción
1.2.5 Desarrollar protocolos y códigos de conducta para que los prestadores de servicios atiendan a las mujeres sin discriminación o misoginia.
Estrategia 1.3 Promover el liderazgo y participación significativa de las mujeres en cargos y puestos de toma de decisiones
Estrategia 1.4 Fomentar la construcción de ciudadanía de las mujeres y el ejercicio pleno de sus derechos políticos
Líneas de acción
1.4.6 Incrementar la participación de las mujeres en la definición, ejecución y evaluación de programas y proyectos de los que son beneficiarias.

Objetivo transversal 5: Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas
Estrategia 5.1 Incorporar el género y la participación de las mujeres en la política de seguridad pública, prevención de la violencia y la delincuencia
Líneas de acción
5.1.7 Promover condiciones de movilidad segura, seguridad vial y peatonal, para niñas, mujeres y ancianas en los entornos comunitarios.
Estrategia 5.3 Promover la movilidad segura de las mujeres y niñas estimulando mejoras al entorno y el transporte.
Estrategia 1.4 Fomentar la construcción de ciudadanía de las mujeres y el ejercicio pleno de sus derechos políticos
Líneas de acción
5.3.1. Impulsar acciones de seguridad vial, señalización, pasos peatonales, etcétera para incrementar la movilidad segura de mujeres y niñas.
5.4.3 Fortalecer la coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad en pro de una movilidad segura.
5.4.5 Promover cruces vecinales seguros y accesibles, en vialidades urbanas primarias para la protección de mujeres, niñas y niños.
Estrategia 5.5 Incorporar la perspectiva de género en las políticas ambientales y de sustentabilidad, incluyendo el marco jurídico en materia ambiental.

Líneas de acción

5.5.4 Promover observatorios ciudadanos para el monitoreo, evaluación y rendición de cuentas para las acciones de género, hábitat y medio ambiente.

Objetivo transversal 6: Incorporar las políticas de igualdad de género en los tres órdenes de gobierno y fortalecer su institucionalización en la cultura organizacional.

Estrategia 6.3 Orientar y promover la integración de la igualdad de género en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas.

Líneas de acción

6.3.1 Promover acciones afirmativas en los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales, acordes con el PROIGUALDAD.

Transparencia

El Artículo 134 Constitucional establece la Transparencia como uno de los principios rectores de la actuación de la Administración Pública Federal. El PMUS estará disponible, a partir de su publicación en el DOF en el sitio web de SEDATU en la sección de “Programas”: <http://www.sra.gob.mx/sraweb/programas/>

Igualmente, para darle seguimiento a los objetivos, indicadores y metas establecidas en el PMUS se podrá consultar el sitio web de Transparencia Presupuestaria de la SCHP: <http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/ptp/index.jsp>

Finalmente y con la finalidad de proveer información sobre el programa de manera sencilla y accesible se elaborará el PMUS Ciudadano, en el cual se integrará la información más relevante del mismo en un lenguaje ciudadano para que sirva como una herramienta para la toma de decisiones. El objetivo de este ejercicio es impulsar la transparencia y la rendición de cuentas tanto entre la población en general como entre la propia administración pública. Tal como lo establece el PND, la actual administración orientada al logro de resultados, busca la consolidación de una democracia eficaz, y fomenta la participación ciudadana libre, activa, decidida y responsable de los diversos actores que integran nuestra sociedad en las decisiones gubernamentales. Para ello es indispensable poner a disposición de la ciudadanía los elementos necesarios que le permitan conocer, evaluar e incidir en la actuación de la administración pública.

Glosario

ACCESIBILIDAD: Facilidad de dirigirse y llegar a diferentes destinos.

ASENTAMIENTOS HUMANOS: Establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran.

ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA: Cualquier esquema de los descritos en los artículos 2 y 3 de la Ley de Asociaciones Público Privadas.

BRT: Bus Rapid Transit (Autobuses de Tránsito Rápido). Es un modo de transporte que generalmente se caracteriza por el desarrollo de infraestructura que da prioridad al transporte público en autobuses en relación con el transporte en otros tipos de vehículos, ofrece la posibilidad de pagar la tarifa antes de tomar el autobús y permite un rápido acceso al mismo.

CALLE COMPLETA: Son calles diseñadas para facilitar el tránsito seguro y cómodo de todos los ciudadanos – peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, operadores de vehículos de carga y conductores de vehículos motorizados – de todas las edades y con todo tipo de habilidades motoras.

CAPACIDAD VIAL: Máximo número de vehículos que pueden transitar por una vialidad durante un intervalo de tiempo dado a una velocidad considerada como fluida o ideal.

DESARROLLO: Progreso de un grupo social en el sentido económico, social, cultural o político.

DESARROLLO URBANO: Proceso de crecimiento de una ciudad, planificado o no, en el cual se incrementa la provisión de servicios considerados como urbanos: calles, agua, drenaje, luz, etcétera.

DESARROLLO SUSTENTABLE: Se refiere a la satisfacción de las necesidades de la presente generación sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para que satisfagan sus propias necesidades.

EVALUACIÓN: Estimación sistemática y objetiva de un proyecto, programa o políticas en curso o concluidos, que se efectúa con el propósito de determinar la pertinencia y el logro de los objetivos, la eficiencia, efectividad, impacto y sostenibilidad de éstos, aportando información creíble y útil sobre los resultados obtenidos, que permita mejorar el proceso de toma de decisiones.

EQUIPAMIENTO: Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público en las que se realizan actividades para el bienestar social que se clasifican en salud, educación, esparcimiento, abasto, cultura, deporte, seguridad, administración y servicios públicos.

EXTERNALIDAD: Se refiere a los daños o beneficios experimentados por un tercero o grupo de terceros causado por la acción de otras personas o entidades. Éstas se dice que son negativas cuando dañan a un tercero y positivas cuando lo benefician.

FUENTE DE FINANCIAMIENTO: Identifica las asignaciones conforme al origen de su financiamiento: recursos fiscales, gasto financiado con recursos externos, contraparte nacional o recursos propios.

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD: Conjunto de estrategias encaminadas a cambiar el comportamiento de viaje de las personas (cómo, cuándo y dónde la gente viaja).

GOBIERNOS LOCALES: Gobiernos de las Entidades Federativas y municipales.

INDICADOR: Es un instrumento para medir el logro de los objetivos de los programas y un referente para el seguimiento de los avances y para la evaluación de los resultados alcanzados.

INFRAESTRUCTURA: Obra humana diseñada y dirigida al funcionamiento y desarrollo de otras actividades a través de la construcción y/o mantenimiento de la estructura necesaria para su operación. Esta puede ser de transporte (caminos, carreteras, puentes, puertos, etc.), energética (alumbrado público, calefacción urbana, oleoductos, presas, etc.), hidráulica (depósito y tratamiento de agua, alcantarillado, etc.) y de telecomunicaciones (red telefónica, repetidoras, fibra óptica, etc.), entre otras.

INVERSIÓN: Es la aplicación de capital (físico o financiero) encaminada a la producción de una ganancia futura o de largo plazo en lugar de a su consumo inmediato o de corto plazo.

KILÓMETROS-VEHÍCULO RECORRIDOS: Es la cantidad de kilómetros recorridos en un determinado periodo de tiempo, (por ejemplo, día, año, etc.) por un determinado vehículo o flota de vehículos o población.

LENGUAJE CIUDADANO: Es un estilo de escribir simple y eficiente que se concentra en el mensaje y permite a los lectores entender fácilmente la idea general o el concepto más relevante de un texto. Se caracteriza por su brevedad y el uso de expresiones concisas y claras; el diseño ordenado y lineal de los documentos; y la omisión del vocabulario rebuscado y/o técnico especializado y las oraciones enredadas.

MITIGACIÓN: Minimizar daños.

MEJORES PRÁCTICAS: Conjunto de acciones (soluciones, métodos o alternativas) que han contribuido al buen desempeño de funciones, a la excelencia en la entrega de servicios y, finalmente, a la mejora de los resultados en un contexto determinado.

META: Permite establecer límites o niveles máximos de logro, comunica el nivel de desempeño esperado por la organización, y permite enfocarla hacia la mejora.

MOVILIDAD: Capacidad de desplazarse de un lugar a otro.

MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE: Se refiere a aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que propician la reducción del uso de vehículos particulares motorizados y se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada.

Los proyectos para la movilidad urbana sustentable deben facilitar el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos; y mejorar su calidad de vida al elevar la productividad de la ciudad, reducir las emisiones de gases efecto invernadero a favor del medio ambiente y facilitar la adaptación de sus habitantes ante el cambio climático;

NAMAs: Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas (por sus siglas en inglés). Son acciones enfocadas a contribuir a la reducción de g GEI de los países. Estas se aplican en los sectores que cada país considera una ventana de oportunidad para disminuir los GEI. Las NAMAs surgieron en la Conferencia de Naciones Unidas de Bali, Indonesia en diciembre de 2007.

OBRA PÚBLICA: Todo trabajo de construcción, ya sea de infraestructura o edificación promovida por la administración pública, cuyo propósito es el bienestar de la comunidad.

POLÍTICA PÚBLICA: Acción del Gobierno, que tiene como objetivo atender ciertas necesidades de la población (educación, desarrollo social, salud, seguridad pública, infraestructura, comunicaciones, energía, etc.).

PRESUPUESTO BASADO EN RESULTADOS (PbR): Es el instrumento metodológico y el modelo de cultura organizacional cuyo objetivo es que los recursos públicos se asignen prioritariamente a los programas que generan más beneficios a la población y que se corrija el diseño de aquéllos que no están funcionando correctamente. Un presupuesto con enfoque en el logro de resultados consiste en que los órganos públicos establezcan de manera puntual los objetivos que se alcanzarán con los recursos que se asignen a sus respectivos programas y que el grado de consecución de dichos objetivos pueda ser efectivamente confirmado.

PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MASIVO: Infraestructura que facilita la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en corredores con alta demanda, cuya circulación se hace por carriles exclusivos y accesos especiales de pasajeros.

RENDICIÓN DE CUENTAS: Consiste en informar y explicar a los ciudadanos las acciones realizadas por el gobierno de manera transparente y clara para dar a conocer sus estructuras y funcionamiento, y por consecuencia, ser sujeto de la opinión pública. Es una tarea obligada y permanente, con actores claramente identificados que llevan a cabo la vigilancia, el control y la sanción sobre los contenidos sustantivos del ejercicio gubernamental, en todas sus facetas, en un entorno legal y democrático explícito y abierto, que identifica con claridad las obligaciones que cada servidor público debe cumplir.

SISTEMA DE EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO (SED) Permite la valoración objetiva del desempeño de los programas y las políticas públicas a través de la verificación del cumplimiento de metas y objetivos con base en indicadores estratégicos y de gestión para: conocer los resultados del ejercicio de los recursos y el impacto social de los programas; identificar la eficacia, eficiencia, economía y calidad del gasto; y mejorar la calidad del gasto mediante una mayor productividad y eficiencia de los procesos gubernamentales.

TRÁFICO INDUCIDO: Es el nuevo y creciente tránsito de vehículos generados por la construcción de una nueva vialidad o por el mejoramiento de una existente.

TRANSPARENCIA: Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), se refiere a un entorno en el que los objetivos nacionales, el marco institucional, legal y económico, las decisiones

de política y su justificación, los datos e información relacionada con las políticas monetarias y financieras, y la forma en que las agencias rinden cuentas, se proporcionan al público de una manera comprensible, accesible y oportuna.

VIAJE: Traslado que se hace de un lugar a otro, partiendo de un origen hasta su destino. Los motivos de viaje son variados, acceso a bienes y servicios, relaciones sociales, trabajo, etcétera.

ZONAS CONURBADAS: Crecimiento urbano de dos o más centros de población que conforman un continuo edificado que normalmente rebasan los límites políticos de un municipios.

ZONAS METROPOLITANAS: Grupo de dos o más municipios en los cuales se ubica una ciudad cuya área se extiende sobre los límites del municipio al cual pertenece originalmente; o un solo municipio dentro del cual se ubica totalmente una ciudad mayor de un millón de habitantes, o una ciudad con una población al menos 250 mil habitantes que forman una conurbación que forma con Estados Unidos.

Bibliografía

- Banco Mundial (2005). Implementation Completion Report on a loan in the amount of us\$200 million to the United Mexican States for a Medium Citis Urban Transpor Project: Report No: 28373. Washington: Banco Mundial.
- Campos, Mariana (2013) Transparencia y rendición de cuentas: una aguja en un pajar. México: México Evalúa.
[Última consulta el 18 de abril de 2014: <http://www.animalpolitico.com/blogueros-el-blog-de-mexico-evalua/2014/03/20/transparencia-y-rendicion-de-cuentas-una-aguja-en-un-pajar/#ixzz2zHIP9lrq>]
- CICLOCIUDADES (2011). Manual Integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas. México: ITDP.
- Comisión Europea (2007). Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Bruselas: Comisión Europea.
- Comisión Intersecretarial de Cambio Climático (2009). Programa Especial de Cambio Climático (PECC). México: Gobierno Federal.
- CONAPO (2012). Sistema Urbano Nacional 2012. México: Consejo Nacional de Población.
- CONAVI (2014). Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad. México: Comisión Nacional de Vivienda.
- CTS-EMBARQ (2013). Reforma Urbana. 100 Ideas para las Ciudades de México. México: Centro de Transporte Sustentable-EMBARQ - Instituto Mexicano para la Competitividad - Centro Mario Molina.
- European Commission (2009). Citizens 'summary: Transport in urban areas - EU action plan. Bruselas: European Commission.
- FONADIN (sin fecha). Lineamientos del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo. México: Fondo Nacional de Infraestructura.
- Gutiérrez, Aníbal (2004). El estado de las aportaciones federales, la situación del Ramo Presupuestal 33. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Garduño, Javier (2013). Invertir para movernos, prioridad inaplazable: Diagnóstico de Fondos Federales para Transporte y Accesibilidad Urbana en México, 2012. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. d
- IMCO (2011). Índice de Competitividad Municipal en Materia de Vivienda. México: Instituto Mexicano para la Competitividad.
- INEGI (2013). Banco de Información Económica. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía [Última consulta el 5 de noviembre de 2013: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie>].
- Iracheta, Alfonso X. (2010). Evaluación del Fondo Metropolitano, 2006-2009. México: SHCP-BID.
- ITDP-Centro EURE (2012). Planes Integrales de Movilidad: lineamientos para una movilidad urbana sustentable. México: ITDP y Centro EURE.
- ITDP (2013). Hacia una Estrategia Nacional Integral de Movilidad Urbana, México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. d
- ITDP (2013). SEDATU: Incentivando la movilidad y el desarrollo urbano sustentables en las ciudades mexicanas. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. D
- ITDP (2014). Ranking Ciclociudades. México: ITDP México. [Última consulta el 4 de mayo de 2014: http://ciclociudades.mx/wp-content/uploads/downloads/2013/11/Ranking-ciclociudades_final-1.pdf]
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. DOF: 02/01/2013.

- Litman, Todd (2012). Gestión de la movilidad para México. Beneficios para su desarrollo económico. México: Instituto de Políticas del Transporte y Desarrollo.
- Manual de Organización General de la Secretaría de Desarrollo Social. DOF: 21/02/2014.
- Manual de Percepciones de los Servidores Públicos de las dependencias y entidades de la administración pública federal. DOF: 31/05/2013.
- Medina Ramírez, Salvador (2012). La importancia de la reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. d
- Ministerio de Fomento (2009). Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Madrid: Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente.
- OCDE (2013). Evaluaciones de la OCDE sobre el desempeño ambiental: México 2013. OCDE Publishing.
- ONU-HABITAT (2008). State of the World 's Cities Report 2010/2001: Bridging the urban divide. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
- ONU-HABITAT (2011). Estado de las Ciudades de México 2011. México: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- Plan Nacional de Desarrollo, 2007-2012. DOF: 31/05/2007.
- Poppeliers, Ricardo J.M. y Andrea Ricci (2013). Review of the Action Plan on Urban Mobility. Zoetermeer: Panteia-ISIS.
- Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012. DOF: 28/08/2009.
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018. DOF: 16/12/2013.
- Plan Nacional de Infraestructura 2013-2018. DOF: 16/06/2013
- Presupuesto de Egresos de la Federación 2012. DOF: 12/12/2011
- Presupuesto de Egresos de la Federación 2013. DOF: 07/01/2013
- Presupuesto de Egresos de la Federación 2014. DOF: 03/12/2013
- Ranking CICLOCIUDADES (2013). Índice de Ciclociudades. México: ITDP
- SCT (2013). Programa Sectorial 2013-2014. DOF: 13/12/2013
- Secretaría de Salud (2010). Metodología para desarrollar un observatorio de lesiones causadas por el tránsito.
- SEDESOL (2012). La expansión de las ciudades 1980-2010. México: Secretaría de Desarrollo Social.
- SEMARNAT – INE (2010). Inventario de Emisiones de GEI. México: Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales - Instituto Nacional de Ecología.
- SEDESOL, (sin fecha). Manual Normativo de Diseño Geométrico de Vialidades. México: Dirección General de Ordenación del Territorio, Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio.
- Sustainable Urban Transport Project (GIZ-STUP) Institutional and Policy Orientation recuperado el 02/05/2014 de <http://www.sutp.org/>
- U.K. DfT (2011). Creating Growth, Cutting Carbon – Making Local Sustainable Transport Happen. Londres: United Kingdom Department for Transport.
- U.K. DfT (2012). Local Sustainable Transport Fund Monitoring and Evaluation Framework. Londres: United Kingdom Department for Transport.
- U.K. DfT (2013). Local Sustainable Transport Fund Annual Report 2011/12. Londres: United Kingdom Department for Transport.
- U.S. DOT (2014). Budget Highlights: Fiscal Year 2015. Washington D.C. : U.S. Department of Transportation.
- Valdéz Mariscal, Carlos (2000). Proyecto de Vialidad y Transporte Urbano para Ciudades Medias, 1992-2000. México: SEDESOL.
- VTPI (2010). Prioritizing Transportation: Prioritization in transportation planning, funding and

management. Recuperado el 02/05/2014 de <http://vtpi.org/tdm/tdm110.htm>

- Zedillo de León, Ernesto (1995). Primer Informe de Gobierno: Desarrollo Urbano. México: Presidencia de la República.
- Ziccardi, Alicia y Arsenio González Reynoso (2013), Memoria del Congreso Nacional de Vivienda 2013: "Política de Vivienda y Municipios. México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Anexo 1

Proyecto Piloto, Zona Metropolitana de Guadalajara “Zona 30 y Sistema de Bicicleta Pública”

La Subsecretaría de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda ha impulsado un proyecto piloto de asistencia técnica, en la modalidad “Calles para Todos”; bajo el liderazgo de la Dirección General Adjunta de Seguimiento de Programas y en coordinación con otras Direcciones de Área, Delegaciones, gobiernos estatales y municipales.

Lo anterior se debe a que esta Subsecretaría ha recibido solicitudes para la asesoría financiera y técnica en proyectos relacionados con la movilidad urbana. De manera específica, se recibió una solicitud de parte del Presidente Municipal de Guadalajara para recibir asesoría técnica en la implementación del Sistema de Bicicleta Pública y de la Zona de Accesibilidad y Movilidad Preferencial (Oficio dirigido al titular de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda, con folio 910/2014, emitido en la fecha 07/02/2014). La Subsecretaría de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda, bajo el “Convenio Marco de Coordinación de Acciones en Materia Urbana y de Vivienda”, aceptó la solicitud y ha coordinado un Plan de Trabajo Interinstitucional para facilitar una implementación exitosa de los proyectos (Oficio dirigido al Presidente Municipal del Ayuntamiento de Guadalajara, con folio 034022014, emitido en la fecha 14/02/2024).

Como parte del Plan de Trabajo Interinstitucional, SEDATU ha coordinado con participación de la Delegación de Jalisco y de consultores del Instituto de Políticas del Transporte y el Desarrollo (ITDP) un taller de trabajo, una visita técnica de los funcionarios locales a la Ciudad de México y tres visitas de seguimiento al proyecto. Durante estos eventos se han desarrollado distintas actividades como asesoría técnica para realizar ajustes al proyecto ejecutivo; capacitación técnica de los funcionarios locales en el diseño de infraestructura de pacificación del tránsito; revisión y recomendaciones para modificar el Reglamento de Movilidad y Transporte local; conocimiento de la experiencia de planificación, construcción y operación del sistema de transporte público individual en Bicicleta “Ecobici”.

A la par de la asistencia brindada al proyecto de “Zona 30 y Sistema de Bicicleta Pública” en Guadalajara, también se ha recibido una solicitud de apoyo para obtener recursos que permitan implementar un sistema integral de movilidad sustentable dentro del Centro Histórico de la ciudad de Querétaro. Además, en el ámbito interno, la Dirección General de Espacios Públicos ha solicitado la revisión técnica, en términos de la movilidad urbana sustentable, de distintos proyectos de parques lineales en varios municipios del país.

Para el caso de la ciudad de Guadalajara, se realizó un taller con el objetivo de desarrollar un Plan de trabajo interinstitucional que permita implementar con éxito la primera etapa de la construcción y equipamiento de Red de Bici Pública y Zonas 30.

Al proyecto se sumó el personal involucrado en la ejecución de los recursos por parte Gobierno del Estado de Jalisco y a la unidad de Proyectos Estratégicos del Municipio de Zapopan. Se ha contado con la colaboración de especialistas de SEDATU y consultores, para auxiliar a las autoridades locales a desarrollar el concepto adecuado de lo que es una Zona 30 y sus componentes; conocer buenas prácticas internacionales y experiencias

previas en la operación de sistemas de bicicletas públicas en México; así como transmitir herramientas técnicas y de consenso que faciliten el trabajo interinstitucional. Esta última acción, con el afán de fortalecer el compromiso por propiciar una relación interinstitucional que facilite la alineación de acciones y herramientas de política pública entre las diferentes dependencias federales y los tres órdenes de gobierno.

A través de un proceso de planeación estratégica, se ha sugerido un cronograma para la comunicación y socialización del proyecto y se elaboró un primer borrador del mapeo de actores y los mensajes de comunicación; así como un método de facilitación y gestión del proyecto en conjunto con el equipo intergubernamental (Gobierno del Estado de Jalisco, Municipio de Guadalajara y Municipio de Zapopan) que se ha integrado a lo largo del acompañamiento.

También se han realizado recomendaciones para adecuar el Reglamento de Movilidad y Transporte local para asegurar la congruencia con el proyecto y los principios de Movilidad Urbana Sustentable; y se han sugerido los ajustes técnicos necesarios para su correspondencia con las características recomendadas para un área de pacificación del tránsito eficiente.

SEDATU BUSCA FORTALECER PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA ENTRE GOBIERNOS LOCALES

La SEDATU impulsa, entre sus objetivos, el fortalecimiento y ampliación de las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de accesibilidad y movilidad urbana.

Así lo afirmó el Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de SEDATU, Alejandro Nieto Enríquez, durante la impartición del taller “El desarrollo de la primera Zona 30 de México, un trabajo interinstitucional para el Desarrollo Metropolitano”, que se llevó a cabo en Guadalajara, Jalisco el 24 de febrero de 2014. Dicho taller fue impartido por especialistas y consultores de SEDATU a funcionarios estatales y municipales. Tuvo por objetivo capacitarlos en materia de recuperación de espacios públicos y políticas de movilidad alternativa.

Nieto Enríquez señaló que dicho ejercicio forma parte de la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable y explicó que es necesario un cambio en la cultura ciudadana en este tema, dando prioridad al transporte público y regulando el movimiento de unidades de carga.

“Hay muchas alternativas para el uso de la calle y desafortunadamente las ciudades mexicanas están diseñadas para los coches, entonces por eso la SEDATU tiene toda la intención de promover iniciativas que permitan modificar la visión de las ciudades”, agregó Nieto Enríquez.

En representación del presidente municipal, Ramiro Hernández García, la regidora María Luisa Urrea Hernández Dávila, destacó que estos proyectos son un gran reto para Guadalajara y calificó como un honor que La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano quiera implementar estos proyectos de innovación en la ciudad.

El taller permitió que los funcionarios involucrados con la implementación del proyecto conocieran prácticas internacionales y experiencias previas de intervención en México, así como para definir los lineamientos técnicos que facilitarán el desarrollo adecuado del proyecto “Zona 30”, el cual se refiere a aquellas calles donde los vehículos no rebasen los 30 kilómetros por hora.

El taller busca también propiciar una relación interinstitucional que facilite la alineación de acciones y herramientas de política pública entre las diferentes dependencias federales y los tres órdenes de gobierno.

Publicado por: Dirección General de Comunicación Social
Febrero 24, 2014.

Anexo 2

Informe de actividades de Planeación Estratégica PMUS

Con el propósito de facilitar la definición del PMUS en México orientada al ámbito local, se realizó el ejercicio de planeación estratégica. Esto para establecer la misión, los objetivos, programas, proyectos, acciones y las metas del Programa, así como también la definición de las líneas y las acciones estratégicas necesarias para cumplirlos.

El ejercicio inició con el Foro Temático Nacional “Movilidad Urbana: un desarrollo urbano para movernos mejor”, el cual fue realizado en septiembre del 2013 con el objetivo Consultar a expertos, autoridades locales y otros actores estratégicos para integrar propuestas multisectoriales en los programas de desarrollo urbano, que impulsen la movilidad y el desarrollo sustentable de las ciudades en México.

En dicho evento se enfatizó en la necesidad de diseñar un modelo que concrete la consolidación urbana, además de reformar el marco jurídico e institucional desde el nivel federal hasta el local tanto para planeación como en reglamentos para integrar la movilidad urbana sustentable a fin de hacer más eficiente el uso del suelo. Consecuentemente, para principios del 2014 se preparó un cuadernillo informativo sobre las estrategias y líneas de acción que serviría de base para la elaboración PMUS. Esto a fin de realizar un segundo foro con expertos, que permitiría definir la instrumentación del PMUS, al igual que las herramientas que deberán ser contempladas para ello, tanto a nivel federal como local.

El segundo foro fue realizado el 5 de marzo del 2014 en el Hotel Sheraton María Isabel de la Ciudad de México. Durante el foro se practicaron diversas mesas de trabajo con la colaboración de expertos en donde se discutieron 5 temas principales para la implementación del PMUS: Marco institucional y normativo, capacidades técnicas, cultura de movilidad, coordinación intersectorial, e información e indicadores de movilidad.

Los logros del foro consistieron por un lado, en la asistencia de más de 66 expertos miembros de la Academia, Organizaciones de la Sociedad Civil, Gobierno de la República, Legisladores, Iniciativa Privada, Congresos locales, Asociaciones y Centros de Investigación; y por otro en la elaboración de relatorías para definir la estructura de la planeación estratégica interna que sería el siguiente paso del proceso de planeación. La planeación estratégica interna tuvo el propósito de establecer las prioridades y objetivos estratégicos que deberá contener el PMUS, así como el conjunto de metas de corto y mediano plazo que deberán ser contempladas en el diseño del Programa, tanto a nivel federal, como local.

Dicha planeación interna se llevó a cabo en tres sesiones: la primera permitió nombrar y agrupar los conceptos de movilidad para la definición de las líneas estratégicas. En la segunda se identificaron las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) de SEDATU para la implementación del PMUS. Mientras

que en la tercera se dio la definición de actividades y líneas de acción del PMUS.

A través de todo el proceso de planeación, se ha diseñado los objetivos para que el PMUS impulse más y mejores inversiones en infraestructura vial urbana, que ayuden a reducir el número de viajes, las externalidades generadas con ellos, y la inclusión de todos los ciudadanos.

SEDATU REALIZÓ EL FORO TEMÁTICO NACIONAL “MOVILIDAD URBANA: UN DESARROLLO URBANO PARA MOVERNOS MEJOR”



- Se reunieron expertos académicos, de organizaciones civiles y funcionarios de distintos órdenes de gobierno
- El próximo encuentro abordará el tema “Gobiernos locales” a realizarse el 3 de octubre

En el marco de los Programas de Desarrollo Urbano y de Vivienda 2013-2018 organizados por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), se realizó el Foro Temático Nacional “Movilidad Urbana: un desarrollo urbano para movernos mejor”, cuyo objetivo es generar una reflexión que facilite la incorporación de propuestas multisectoriales de dichos programas, que impulsen la movilidad y el desarrollo sustentable de las ciudades en México.

A nombre del titular de la SEDATU, Jorge Carlos Ramírez Marín, el director general de Desarrollo Urbano y Vivienda, Jorge Wolpert, destacó que el objetivo del foro es proponer un modelo que concrete la consolidación urbana, además de promover el crecimiento ordenado de las ciudades a fin de hacer más eficiente el uso del suelo.

Asimismo, subrayó que parte fundamental de llevar a cabo las acciones propuestas en los foros es la participación y compromiso de los tres órdenes de gobierno y la iniciativa privada, para que las ciudades del país alcancen una convivencia más sana y con mejor movilidad.

Durante el foro se presentó la ponencia “Desarrollo Urbano y Movilidad” dictada por el coordinador del Programa de Políticas Públicas de CTS Embarq, Rodrigo Díaz, quien realizó algunas propuestas para compactar las ciudades, entre las que se encuentran mejorar el uso de las viviendas ya existentes, condicionar el financiamiento federal a proyectos inmobiliarios y adoptar un modelo de desarrollo orientado al transporte

En su oportunidad el investigador del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), David Heres, expuso el tema Gestión de la Demanda del Transporte Privado, del que destacó tres principales causas de los costos externos de los autos particulares como son los accidentes viales, retrasos por congestión vial y contaminación.

Por lo que el académico propuso considerar en los Programas de Desarrollo Urbano y de Vivienda, gravar las gasolineras, subsidiar al transporte público y mejorar la red del mismo, cobrar cuotas de acceso a zonas de congestión, regular los estacionamientos y ejercer restricciones a la circulación.

Ante investigadores, integrantes de organizaciones civiles y funcionarios públicos, la presidenta de la Comisión de Movilidad de la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), Maite Ramos abordó el tema de Oferta de Movilidad Urbana Sustentable, del que dijo, el reto es hacer que todos los tipos de transporte tanto particular, como público y alternativo transiten por la misma vialidad de manera regulada, así como realizar la planeación para determinar quiénes son los actores en materia de movilidad.

Por lo cual, indicó que si el objetivo es garantizar la movilidad a la ciudadanía, se debe trabajar en políticas públicas coordinadas para alcanzar sistemas integrados de transporte, consolidar los servicios, proponer calles de uso mixto y garantizar la seguridad peatonal.

Luego de discutir los planteamientos de los expertos se llegaron, entre otras, a las siguientes conclusiones: reformar el marco jurídico e institucional desde el nivel federal hasta el local tanto para planeación como en reglamentos; las reformas deben vincular metas, plazos, indicadores, así como participación ciudadana, transparencia y formación de capacidades locales; el gobierno requiere financiar desarrollo urbano y vincular los recursos de Sociedad Hipotecaria Financiera (SHF), Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) al desarrollo urbano, además de utilizar los recursos federales para incentivar a gobiernos locales.

Publicado:
Septiembre 23, 2013

Taller de Planeación Estrategia MUS

La Movilidad Urbana Sustentable (MUS) es esencial para la sociedad y economía del país. El Gobierno Federal está trabajando para auxiliar a las autoridades locales a planear y construir mejores ciudades para vivir y transformar sus vialidades en espacios públicos de calidad que permitan la circulación y convivencia de todos los usuarios de las urbes mexicanas.

La estrategia MUS busca incentivar la implementación de infraestructura y obras que garanticen viajes urbanos bajo condiciones de seguridad y equidad; reduciendo los costos sociales que genera el uso excesivo del automóvil y que frenan la productividad y el desarrollo integral, bajo en carbono y sólido de México.

Lo anterior incluye la construcción de calles para TODOS, que aseguren la recuperación del espacio público y la infraestructura urbana. Así como la implementación de Sistemas Integrados de Transporte confiables, eficaces y eficientes, que incentiven viajes en medios seguros y sustentables, para reducir las necesidades de viajes en automóvil.

En este sentido, el pasado 5 de marzo se llevó a cabo el Foro de Planeación Estratégica del PMUS encabezada por el Subsecretario Alejandro Nieto Enríquez y la Directora General Adjunta de Seguimiento de Programas Mariana Orozco Camacho, también participó el Senador Jesús Casillas Romero, la Diputada Rosa Elba Pérez Hernández y el Diputado Jorge Herrera Delgado. En dicho evento se señaló que la MUS coadyuvará a la restructuración y consolidación de ciudades con mayor conectividad y densidad, en las que se garantice el derecho a un medio ambiente sano.

Tu ciudad ¿Se suma a la estrategia?

Nota extraída del Boletín de actividades de Marzo, 2014
de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.