An aerial night photograph of a city center. On the right, a large, ornate cathedral with two tall, illuminated towers stands prominently. To its left, several modern, multi-story buildings with glass facades and blue-tinted roofs are visible. The streets are lit up, and there are trees and pedestrian walkways in the foreground. The overall scene depicts a blend of historic architecture and modern urban development.

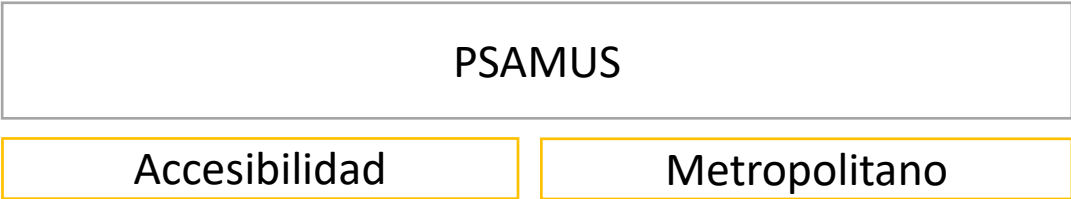
Plan Sectorial de Accesibilidad y Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Chihuahua



OBJETIVOS DEL PROYECTO

Institucionalizar la toma de decisiones participativa en material de movilidad y accesibilidad

1. Diseño de un **modelo de gobernanza**.
2. Diseño de la **arquitectura institucional** para el modelo de gobernanza.
3. Diseño de los **mecanismos de operación** del modelo de gobernanza, que respondan a la realidad institucional, normativa y de financiamiento.
4. Diseño de los **mecanismos de monitoreo y evaluación**.
5. Propuesta de **mecanismos de financiamiento** basada en los hallazgos y elementos identificados.
6. Propuesta de **mecanismos para la vinculación, transparencia y rendición de cuentas**.



Evaluación del Plan Movilidad 2006	Diagnóstico de la movilidad y la accesibilidad en la ZM CUU	Propuesta de gobernanza de la movilidad y la accesibilidad en la ZM CUU
<ul style="list-style-type: none"> • Entrevistas a actores que implementaron el PSMUS • Revisión de documentación para sustentar con evidencias <ul style="list-style-type: none"> • Operativa • Legal • Financiamiento • Análisis hemerográfico 2010-2022 • Verificación de transformaciones físicas y operativas en 5 puntos de la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicabilidad del marco Constitucional en materia de zonas metropolitanas y movilidad • Revisión de los esquemas de gobernanza de organismos en Chihuahua • Talleres participativos 	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación y discusión de propuesta de modelo institucional para la gobernanza • Preparación y discusión de propuesta de modelo de financiamiento de las estrategias • Ajustes legales

PUNTO DE PARTIDA

PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE CHIHUAHUA 2006-2007

CONTENIDO

1	PLAN DE IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO OPERACIONAL.....	1-1
1.1	FASE 1 DE IMPLANTACIÓN – TRAMO NORTE – CUENCA 1	1-1
1.2	FASE 2 DE IMPLANTACIÓN – RUTAS DE LA CUENCA 5.....	1-5
1.2.1	Implantar rutas alimentadoras y troncales cuenca 5.....	1-5
1.2.2	Eliminar rutas remanentes del corredor universidad.....	1-5
1.3	FASE 3 – IMPLANTACIÓN DEL CORREDOR SUR	1-8
1.4	FASE 4 – IMPLANTACIÓN DE RUTAS REMANENTES CUENCA 2 Y 3 ABAJO DEL TERMINAL SUR	1-10
1.5	FASE 5 - IMPLANTACIÓN DE RUTAS REMANENTES DE LA CUENCA PONIENTE.....	1-11
2	PROPUESTA DE UN SISTEMA DE MONITOREO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	2-1
2.1	Introducción	2-1
2.2	Modelos de gestión propuestos	2-1
3	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN GESTIÓN DE TRÁNSITO	3-1
4	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN GESTIÓN DE VIALIDAD	4-1
5	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN LEGAL E INSTITUCIONAL.....	5-1
6	PROPUESTA DE FINANCIAMIENTO DEL PSMUS	6-1
6.1	Introducción	6-1
6.2	Propuesta de Estructura de Inversiones del Sistema Troncal para Transporte Público.....	6-2
6.2.1	Capacidad financiera del Gobierno Municipal.....	6-3
6.2.2	Capacidad Financiera del Gobierno Estatal.....	6-5

Paso 1.
Revisión del
PSMUS

CAP. 5
IMPLEMENTACIÓN

Ruta troncal (5
programas de
implementación)

CAP. 4 DEFINICIÓN

15 Programas/Planes/
Sistemas

PUNTO DE PARTIDA

Chihuahua primera ciudad de México con un Plan de Movilidad
Índice de movilidad urbana: Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes

ÍNDICE DE MOVILIDAD URBANA

Los gobiernos locales deben diseñar y ejecutar planes estratégicos de movilidad que tengan como prioridad a las personas. Esto tendrá un impacto favorable en el desarrollo económico regional, la planeación urbana, la capacidad adquisitiva de las familias, así como en la salud y equidad entre los mexicanos.

Índice de Movilidad Urbana (IMU) mide y compara las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como su capacidad para implementar alternativas de transporte atractivo, deseable y alcanzable para toda su población. Con el análisis de todas estas variables se mide la movilidad competitiva de una ciudad.

El IMU evalúa 20 ciudades, las cuales se componen de 203 municipios que concentran el 43% de la población nacional y el 68% de la actividad económica urbana.

Posiciones

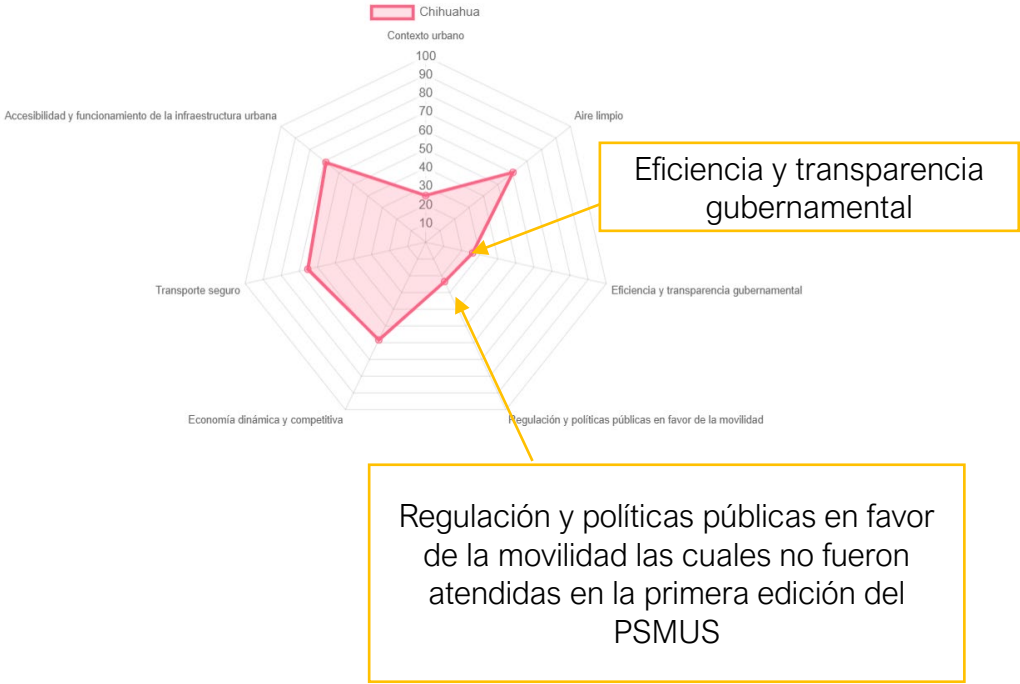


Chihuahua

Datos generales

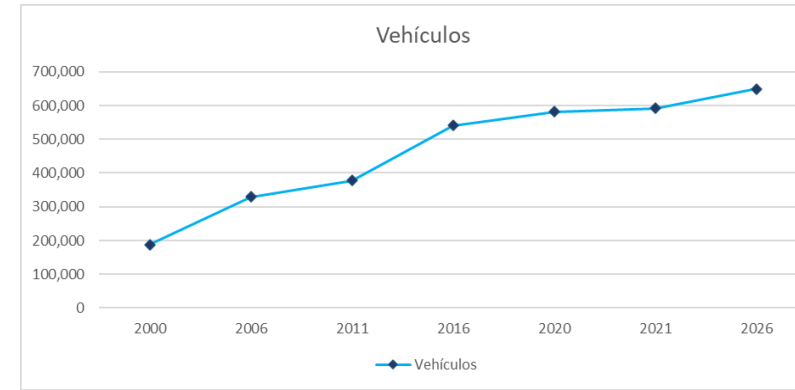
Región geográfica Chihuahua

Comparar con:

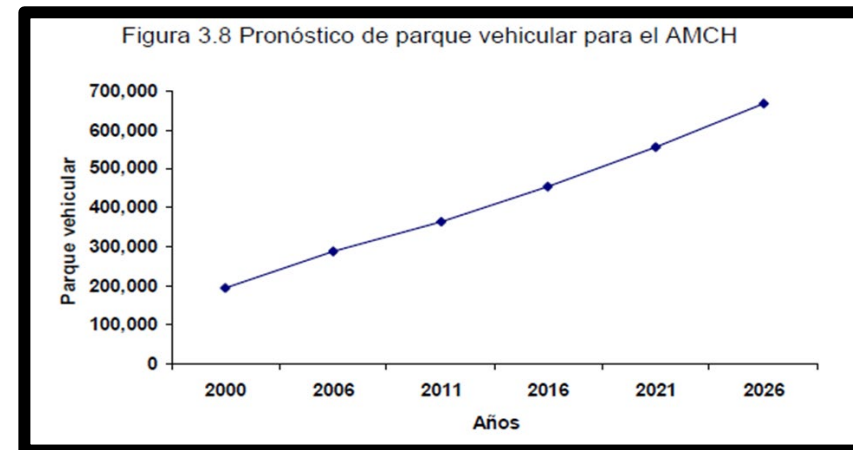


PRONOSTICO DEL PSMUS 2009: Parque Vehicular

Municipio de Chihuahua				
	Año	Vehiculos	Tasas	Periodos
	2000	188,305		
	2006	328,626	9.7%	2000 - 2006
	2011	377,355	2.8%	2006 - 2011
	2016	540,901	7.5%	2011 - 2016
	2020	581,607	1.8%	2016 - 2020
Estimación	2021	592,253		
Estimación	2026	648,481		



Fuente: Fuente: Subsistema de Información Económica. Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/#Tabulados>



Fuente: PSMUS 2009

El PSAMUS sigue siendo un documento de escala municipal y/o metropolitano en su próxima actualización, por lo que las facultades y atribuciones depositadas en el Gobierno del Estado de Chihuahua no pueden regularse, ni desde su gobernanza ni desde las disposiciones normativas del programa.

Este es uno de los grandes aprendizajes del proceso de evaluación del PSMUS 2009.

NECESIDAD DE ACTUALIZACIÓN PSAMUS

Con visión metropolitana y enfoque de accesibilidad

CPEUM: Reconoce el Derecho a la Movilidad y la atribución de los municipios para generar planes municipales de movilidad; establece la facultad de coordinarse con municipios metropolitanos.



PSAMUS como parte de un sistema de planeación nacional

Nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial: Sistema Nacional de Movilidad Política Nacional de Movilidad y divide facultades y atribuciones entre los tres órdenes de gobierno

LGAHOTDU: Reconoce como tema de interés metropolitano a la movilidad, la movilidad como principio y establece mecanismos para la coordinación metropolitana.

LEAHOTDU: Reconoce a la movilidad como tema de interés público y establece mecanismos para la coordinación entre municipios conurbados.

LT: Regula la operación del transporte público y crea el Consejo Consultivo de Transporte

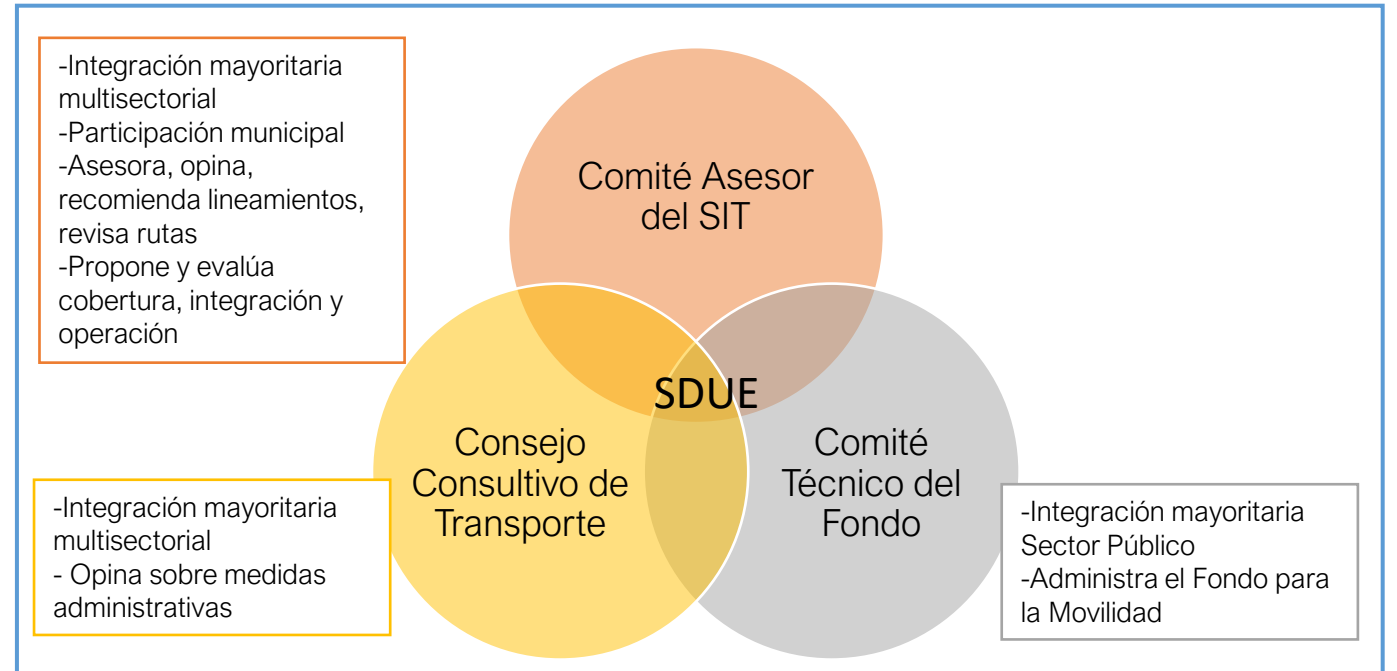
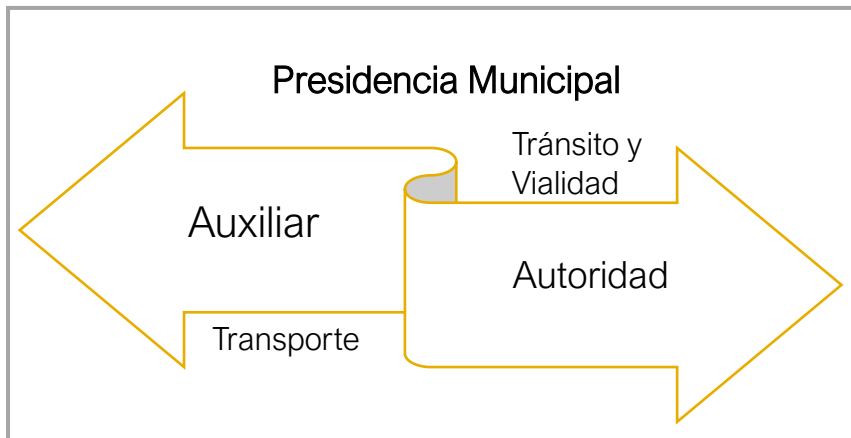
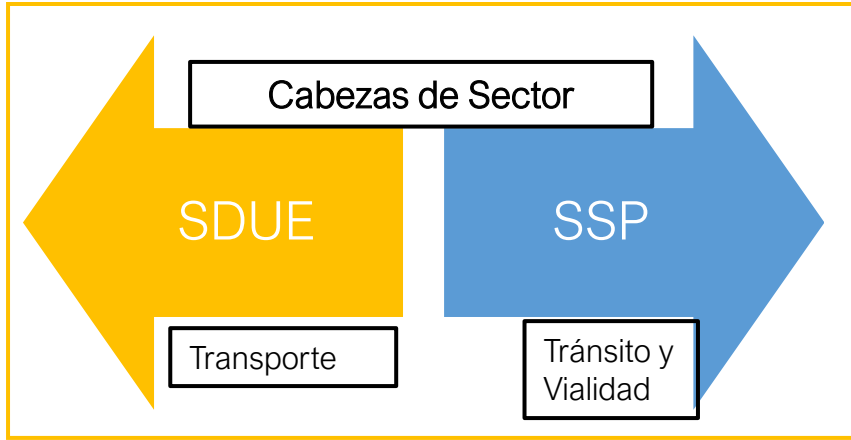
LTV: Regula el tránsito y la gestión de las vialidades, crea el Consejo Consultivo de Movilidad

DIAGNÓSTICO DE CALIDAD NORMATIVA

Subindicador	Ranking		Calificación Promediada
	1	2	
Consistencia de los objetivos de una determinada política pública		Existen políticas públicas consistentes en este ámbito pero las regulaciones tienen objetivos diferentes	1.975
Transparencia y eficiencia de los mecanismos y procesos		Los procesos están claramente definidos con un cierto grado de discreción, pero los mecanismos de control y correctores (por ejemplo, la aprobación jerárquica de las diferentes instituciones, la participación pública, la consulta, el recurso ante los tribunales, etc.) son disfuncionales.	2.055
Organización de las responsabilidades y funciones institucionales	Varias instituciones tienen responsabilidades en la implementación de las regulaciones. Existen mecanismos de coordinación, pero no son efectivos.		1.5
Estándares de redacción claros		Lenguaje poco claro y ambiguo con algunas normas o decisiones judiciales que facilitan la interpretación.	2.15
Capacidad de aplicación	Los recursos humanos y financieros son insuficientes para aplicar el marco normativo, pero podrían mejorarse en varios años (+5 años) con el desarrollo de la capacidad.		1.47

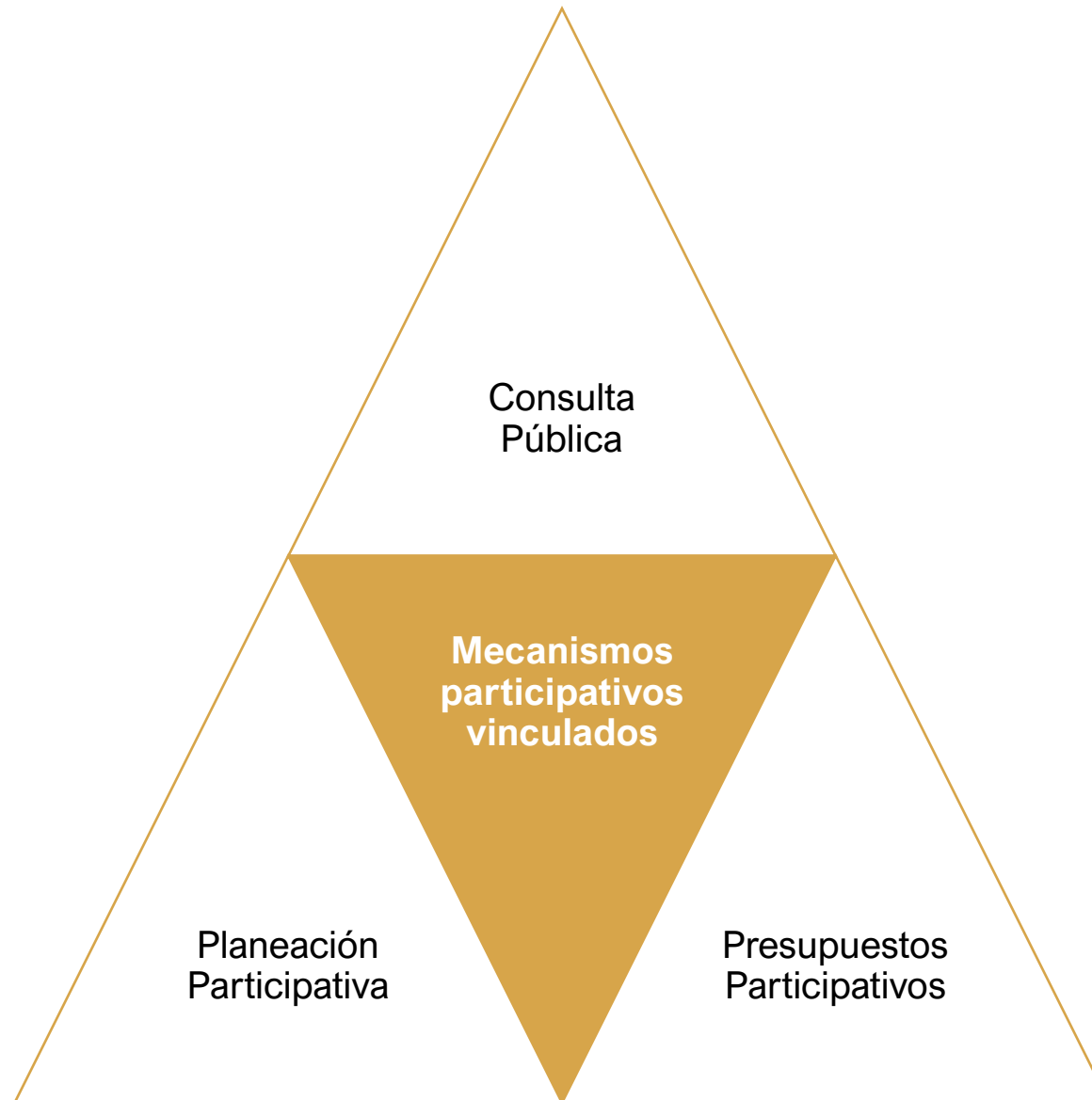
DIAGNÓSTICO DEL MARCO LEGAL ACTUAL

Ley de Transporte y Ley de Tránsito y Vialidad

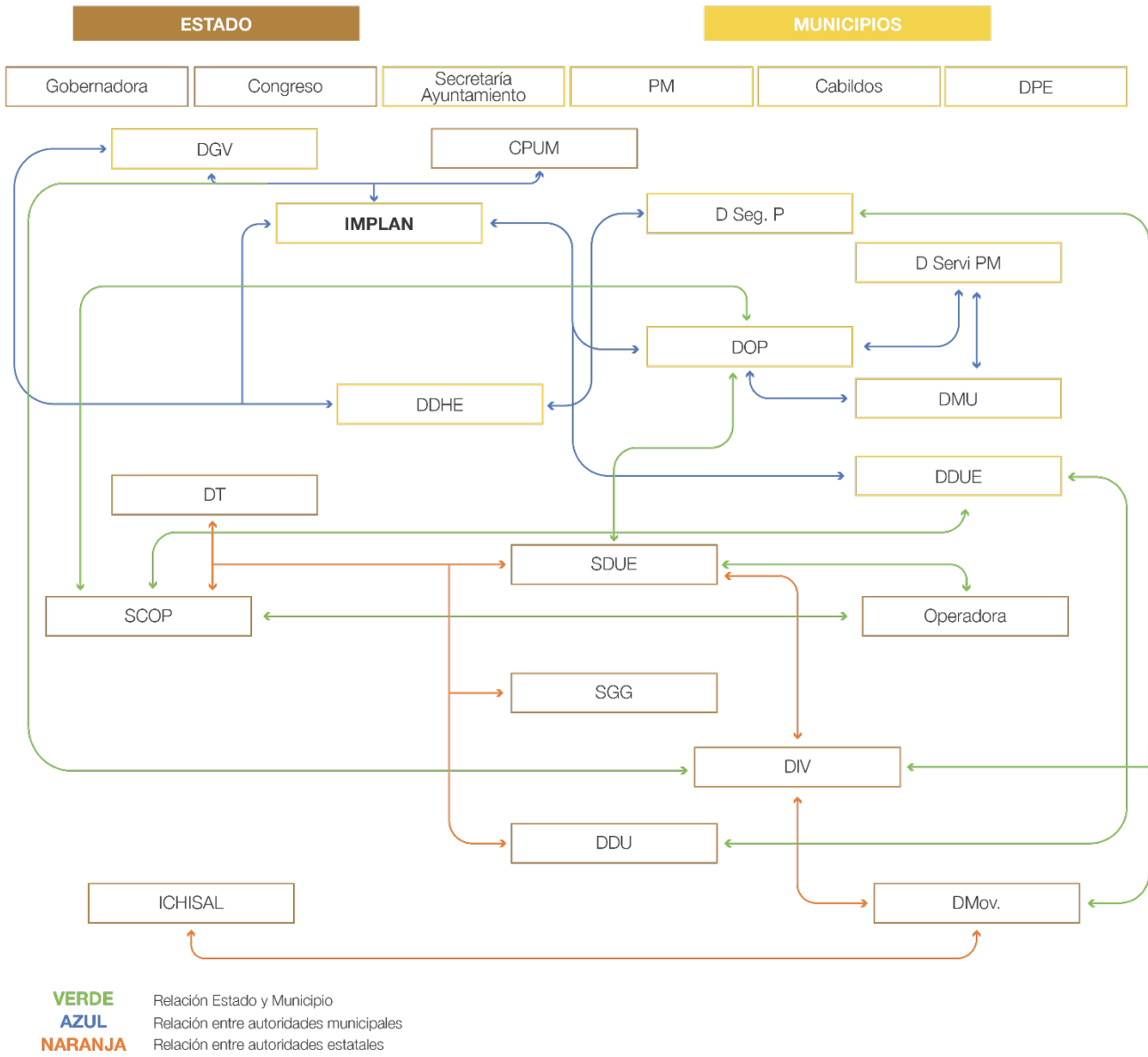


La planeación de la inversión pública se rige por las disposiciones de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados del Estado de Chihuahua, cuya cabeza de sector es la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

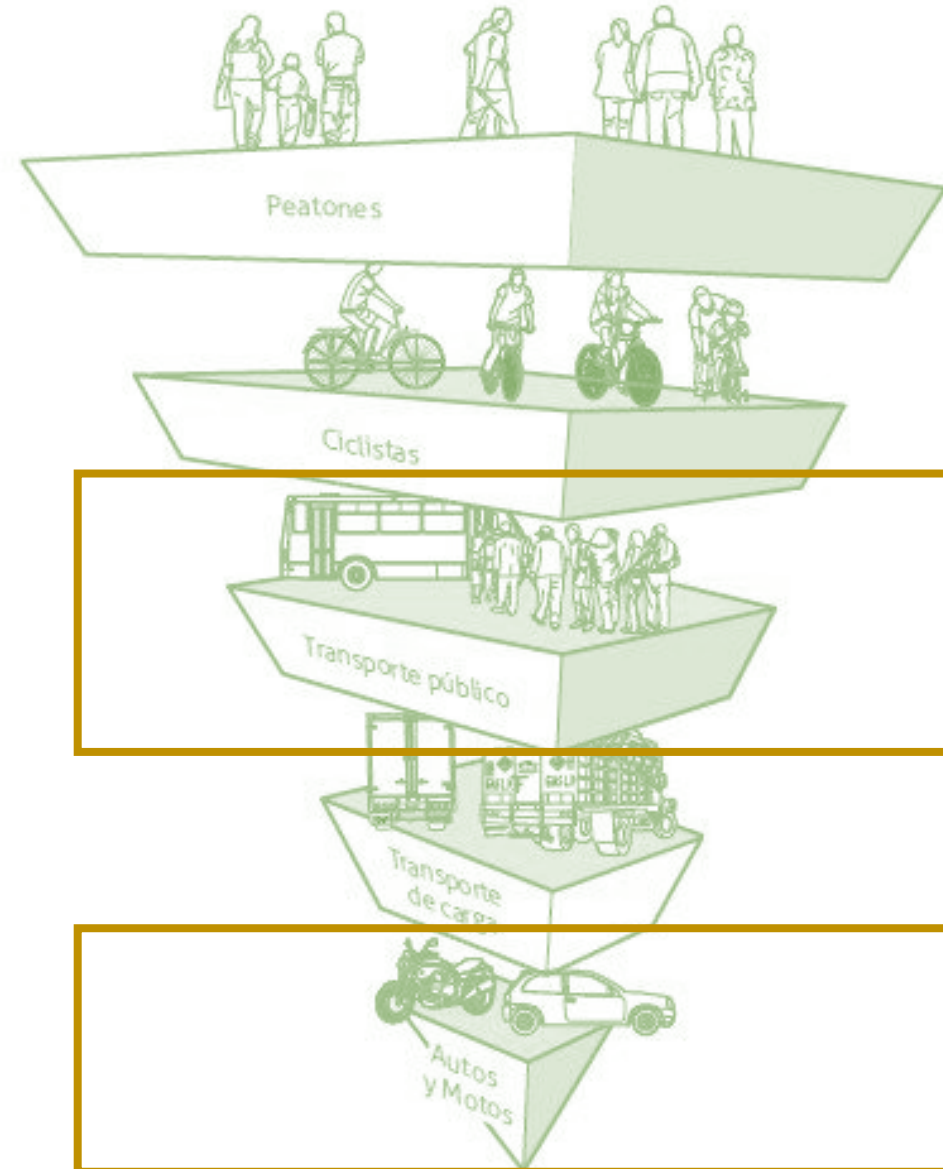
MECANISMOS PARA LA GOBERNANZA PARTICIPATIVA EN LEY DE PARTICIPACIÓN



SITUACIÓN DE PARTIDA



MODALIDADES ATENDIDAS EN EL ESQUEMA ACTUAL



DIFICULTAD PARA IDENTIFICAR LOS INGRESOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD Y PODER AUMENTAR SU GENERACIÓN



ESTADO

Total ingresos	\$ 81,352,617,019.00
Impuestos	\$ 8,408,2301
1.2 Impuestos sobre Adquisición de Vehículos Automotores y Bienes Muebles Usados	\$ 282,337,710.00
1.6 Impuestos ecológicos	\$ 0.00
Contribuciones de mejoras	\$ 0.00
Derechos	\$ 7,749,148,024.00
4.1 Derechos por le Uso, Goce, Aprovechamiento o Explotación de Bienes de Dominio Público	\$ 3,573,174,911.00
4.1.1. Uso de Carreteras de Cuota Concesionada por la Federación	\$ 2,102,697,148.00
4.1.2 Uso de Carreteras de Cuota Estatal	\$ 1,470,477,763.00
4.3.11 De la SSP	\$ 2,691,273,805.00
4.3.11.1 De la Dirección de la División de Policía Vial	\$ 2,609,584,313.00
4.3.11.1.1 Derecho vehicular	\$ 2,325,649,121.00
4.3.11.1.2 Licencias de Conducir	\$ 282,847,095.00
4.3.11.1.3 Varios	\$ 1,088,097.00
6. Aprovechamientos	\$ 2,409,005,856.00
6.1.1 Multas no fiscales	\$ 250,000,000.00

CHIHUAHUA

Estado Analítico de Ingresos Por Fuente de Financiamiento	Recaudado
Ingresos del Poder Ejecutivo Federal o Estatal y de los Municipios	4,059,982,722.65
Impuestos	1,284,251,058.16
Cuotas y Aportaciones de Seguridad Social	0.00
Contribuciones de Mejoras	66,673,690.14
Derechos	354,585,822.47
Productos	79,649,418.31
Aprovechamientos	32,133,934.02
Participaciones, Aportaciones, Convenios, Incentivos Derivados de la Colaboración Fiscal y Fondos Distintos de Aportaciones	2,242,688,799.55
kk) Recaudación predial	
II) No. de Cuentas en el Padrón	mm) Importe en Pesos
404,161	1,168,780,748

ALDAMA

Total ingresos propios	\$ 31,401,492.00
Impuestos	\$ 14,490,702.00
Contribuciones	\$ 320,000.00
Derechos	\$ 11,177,500.00
Productos	\$ 450,000.00
Aprovechamientos	\$ 4,963,290.00
Participaciones	\$ 40,289,290.90
Fondo general de participaciones	\$ 27,365,667.21
Fondo de fomento municipal 70%	\$ 5,176,788.78
Fondo de fomento municipal 30%	\$ 1,487,183.35
Aportaciones	\$ 30,665,195.37
Estatales	\$ 6,700,971.96
	\$ 102,355,978.27
Total ingresos	

AQUILES SERDÁN

Total ingresos propios	\$12,140,114.12
Impuestos	\$9,312,358.67
Derechos	\$1,262,380.38
Productos	\$34,965.39
Aprovechamientos	\$544,535.19
Participaciones y aportaciones	\$55,105,887.23
Total ingresos	\$67,246,001.35

Ingreso propio vs. aportaciones: 50-50

Presupuesto participativo

Proyectos 2022: Crédito

Deportivo y alumbrado público: 30 millones de pesos para alumbrado 169 millones para el distribuidor vial

Necesidad de destinar recursos para la movilidad sostenible y la accesibilidad a través de lineamientos para el ejercicio del presupuesto de inversión y de aumentar los ingresos municipales.

DIFICULTAD PARA IDENTIFICAR LOS EGRESOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD Y PODER AUMENTAR SU GENERACIÓN



Estado

Estado de Chihuahua (2022)	
Total	\$ 81,352,617,019.00
Inversión Pública	\$ 1,335,762,902.21
Transferencias	\$ 44,211,921,691.93
SCOP	\$ 967,702,859.88
SDUE	\$ 153,112,444.97
COESVI	\$ 122,920,645.68
Fideicomiso del Programa de Carreteras Federales y Estatales	\$ 3,573,174,911.00
Operadora de Transporte	\$ 39,120,999.00

Chihuahua

Concepto	Pagado	Informe de egresos
Desarrollo Económico		Clasificación funcional
Transporte	0.00	
Comunicaciones	0.00	
Turismo	30,404,403.42	
Ciencia, Tecnología e Innovación	83,568,833.13	
Desarrollo Social	1,568,217,914.60	Objeto de gasto
Protección Ambiental	299,884,929.77	
Vivienda y Servicios a la Comunidad	1,023,038,342.59	
Inversión Pública	405,724,454.65	
Obra Pública en Bienes de Dominio Público	398,574,176.02	
Obra Pública en Bienes Propios	7,150,278.63	
Inversiones financieras y otras provisiones		
Transferencias a Fideicomisos, Mandatos y Otros Análogos	54,577,021.66	
Total de gasto (Devengado)	3,977,427,607.19	
Subejercicio	102,211,232.94	

Aldama

Servicios personales	\$ 23,963,709.87
Inversión pública	\$ 18,709,611.00
Obra pública en bienes de dominio público	
Construcción de vías de comunicación	\$ 3,000,000.00
Otras construcciones de ingeniería civil y obra pesada	\$ 14,003,290.00
Bacheo y mantenimiento de calles	\$ 706,321.00
Drenaje y alcantarillado	\$ 1,000,000.00

Aquiles Serdán

Total de egresos	\$60,840,701.71
Servicios Personales	\$40,346,445.43
Materiales y Artículos de Construcción y de Reparación	\$3,918,068.31
Otros Gastos	\$12,797,981.92
División de Terrenos y Construcción de Obras	\$3,778,206.05
Subejercicio	\$6,405,299.64

Atribuciones	Aplicación y fines de los mecanismos financieros y fiscales	Contenidos de las políticas y programas sobre la movilidad urbana
<p>Art. 12 XII. Promover y desarrollar mecanismos de gestión y financiamiento para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano y metropolitano, junto con los municipios involucrados.</p> <p>XIII. Promover acciones y financiamiento para la dotación de infraestructura, equipamiento, espacios públicos, elementos para la movilidad y servicios urbanos.....</p> <p>XLII. Promover la creación, funcionamiento y financiamiento de institutos de planeación, observatorios, consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas que se requieran.</p>	<p>Artículo 117. Corresponderá al Estado y a los municipios la aplicación de mecanismos financieros y fiscales que permitan que los costos de la construcción de infraestructura primaria, servicios básicos, otras obras y acciones de interés público, se distribuyan proporcionalmente entre sus beneficiarios directos.</p> <p>Artículo 118. Los mecanismos..., atenderán a las prioridades que establecen los instrumentos de planeación ..., y podrán dirigirse a:</p>	<p>Artículo 125. Las políticas y programas de movilidad deberán:</p> <p>VI. Se promoverá la creación de estacionamientos con parquímetro ..., con el fin de desincentivar el uso de automóviles, disminuir la congestión vehicular y evitar el uso excesivo y prolongado de este tipo de espacios.</p> <p>El recurso captado por estos sistemas, en el caso de vialidades públicas, será destinado preferentemente a programas y sistemas de movilidad no motorizada de la localidad en cuestión.</p>
<p>Prioridades y nuevos hábitos sobre la movilidad urbana</p> <p>Artículo 127. El Estado y los municipios deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y de prevención de accidentes,, desalentar el uso del automóvil particular,</p>	<p>I. Apoyar el desarrollo de espacio público, acciones, obras, servicios públicos y proyectos, en especial de movilidad urbana, definidos por los municipios como prioritarios en sus instrumentos de planeación.</p> <p>II. Apoyar o complementar a los municipios o a los organismos o asociaciones intermunicipales, mediante el financiamiento correspondiente, el desarrollo de acciones, obras, servicios públicos o proyectos en las materias de interés para el desarrollo de las zonas metropolitanas o.....así como de los proyectos, información, investigación, consultoría, capacitación, divulgación y asistencia técnica necesarios de acuerdo con lo establecido en esta Ley.</p>	<p>XII. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público.</p>
<p>La regulación de estacionamiento para las distintas acciones urbanísticas, será determinada en los reglamentos y planes municipales de desarrollo urbano.....</p>		

Instrumentos para la movilidad urbana

Artículo 126. El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar la movilidad universal, mediante:

II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: **cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; zonas de estacionamiento vecinal; horarios escalonados de estacionamiento; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas de los tributos relacionados con la propiedad y uso de los vehículos motorizados, que consideren su dimensión, desempeño ambiental y características, entre otros.**

III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

Prohibición de uso exclusivo de vialidades públicas

Artículo 129. Queda prohibido en el Estado el uso privado exclusivo de vialidades públicas. Las autorizaciones municipales excepcionales.....:

IV. Que exista una **corresponsabilidad entre la autoridad municipal y las personas vecinas respecto a los costos de mantenimiento y dotación de los servicios públicos en las vías sujetas al cierre**, conforme a la reglamentación y los convenios que para tal efecto se celebren

Prohibiciones en materia de movilidad urbana

Artículo 130. Con el fin de hacer efectivas las políticas de movilidad urbana a que se refiere este Capítulo, quedan prohibidos:

I. Los cruces, puentes y vías sin accesibilidad universal.

II. La obstrucción fija o recurrente de vías públicas, incluyendo sus banquetas o ciclovías.

III. La publicidad en el interior de las vías públicas mediante anuncios, pendones o espectaculares.

IV. Las obras públicas que no contengan espacio para la circulación de cada modo de transporte, a menos que exista circulación alterna.

PLANEACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Artículo 13. En la planeación de las obras públicas y servicios relacionados con las mismas, los Entes Públicos deberán cumplir con lo siguiente:

I. Lo dispuesto en la Ley de Presupuesto de Egresos, Contabilidad Gubernamental y Gasto Público del Estado de Chihuahua.

II. Los objetivos y prioridades del Plan Estatal de Desarrollo, de los Planes Municipales de Desarrollo y de los programas sectoriales, institucionales, regionales y especiales que correspondan, así como con las previsiones contenidas en sus programas operativos anuales.

III. Los objetivos, metas y previsiones de recursos establecidos en el Presupuesto de Egresos del Estado, el de los municipios, y de los demás entes públicos.

IV. Considerar de manera jerarquizada las necesidades estatales y municipales y de beneficio económico, social y ambiental que se presenten.

VI. Considerar la disponibilidad de recursos con relación a las necesidades de la obra pública.

VII. Prever las obras principales, así como las complementarias o accesorias, obras en proceso e inconclusas y las acciones necesarias para poner aquellas en servicio, estableciendo las etapas que se requieran para su terminación.



El PSAMUS se prevé como un programa sectorial, alineado con el Plan Estatal de Desarrollo, el Plan Municipal de Desarrollo y el PMDU.



El PSAMUS contendrá necesidades jerarquizadas en materia de movilidad y accesibilidad, las cuales se asocian con beneficios sociales, ambientales y económicos.



El modelo de gobernanza del PSAMUS, no prevé modificar el presupuesto de obra pública, si prevé mecanismos para aumentar ingresos para la inversión.



El Modelo de gobernanza propone el desarrollo de lineamientos para las obras públicas de movilidad los cuales permitirán planear y presupuestar adecuadamente obras complementarias o accesorias.

IMPLICACIONES DE LA NUEVA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

1. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que se impone a las disposiciones locales que le contradigan por su carácter general.

2. Los recursos públicos de carácter estatal destinados a la movilidad y seguridad vial se deberán asignar, gestionar e incluso administrar en coordinación con los municipios.

3. El Gobierno del Estado de Chihuahua adquiere un papel preponderante en la coordinación metropolitana y con la federación.

4. Los municipios integrarán el sistema estatal de movilidad con la finalidad de garantizar que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, sin importar el modo de transporte que utilicen.

Obligación para los municipios

5. El sistema estatal de movilidad será la instancia de coordinación y concertación entre municipios y estado para la definición de la política pública local en materia de movilidad e incluso para la habilitación y destino de los recursos con base en las necesidades expresadas y acuerdos alcanzados.

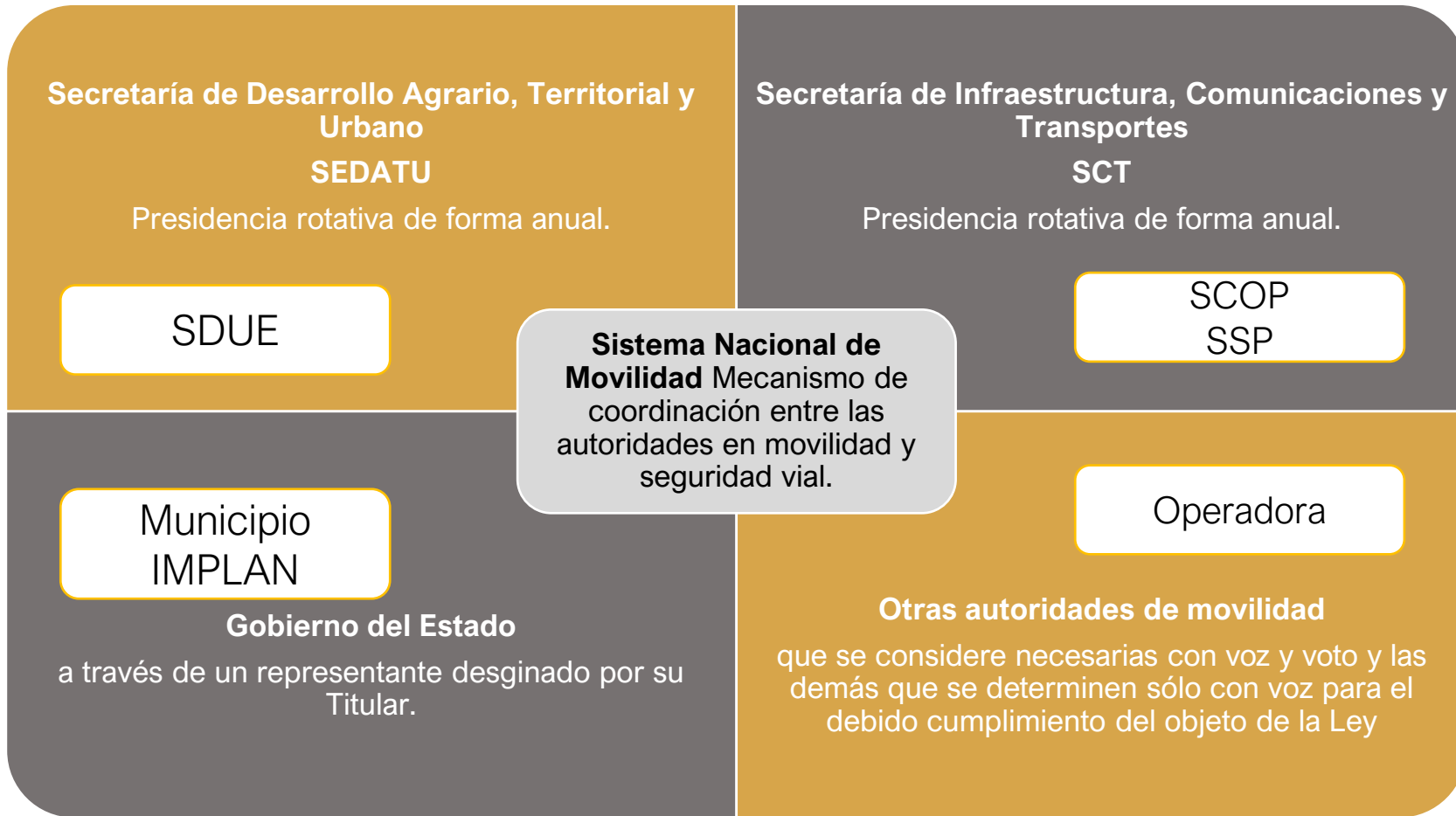
Oportunidad para los Municipios

6. Las facultades exclusivas del Estado de Chihuahua en materia de transporte y vialidad, que se ejercen en autonomía soberana encuentran un espacio para la concertación y coordinación en dicha toma de decisiones con municipios y sociedad civil.

Obligación para el Estado

SISTEMA NACIONAL DE MOVILIDAD

Aproximación Estatal



Sistema de Información Territorial Urbana

Funciones:

- Gestión conjunta de los planes, programas, estrategias y acciones** de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial.
- Instancia para **desarrollar legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa** para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY GENERAL

SEGUNDO TRANSITORIO. 180 para la aprobación de las reformas necesarias para la armonización con la Ley General.

TERCERO TRANSITORIO. 365 días para que el Sistema Nacional de Seguridad Vial y Movilidad emita la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

QUINTO TRANSITORIO. 365 días para que las entidades y municipios integren los registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad para el Sistema de Información Territorial y Urbano.

SITUACIÓN DE PARTIDA

1. A partir de la reforma constitucional de 2020 la coordinación metropolitana para la movilidad es obligatoria.

2. El sistema de coordinación metropolitana para la movilidad es el previamente establecido, por la LGAOTDU, incorporando en su trabajo los temas de movilidad.

3. Es necesario contar con una propuesta de financiamiento conjunto para la ZMCUU, a partir de criterios para determinar lo que se considera como obra pública de movilidad, así como parámetros para su diseño, ejecución y mantenimiento. Habilitando los fondos, mecanismos participativos y vías de financiamiento existentes.

4. Existencia de mecanismos de coordinación y concertación que sirve como punto de partida para la instalación del modelo de gobernanza: Mesa Técnica de Movilidad, CPUM, Consejo Consultivo de Vialidad, COPLADEMUN, Consejo Consultivo de Transporte, COESVI, Consejo de Operadora ViveBús, Consejo de Urbanización.

5. Existencia de parámetros legales y mecanismos financieros para el financiamiento de la movilidad; así como para la priorización de la inversión pública en el Código Municipal, el Código Fiscal, la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados, la Ley de Vialidad y Tránsito, la Ley de Transporte, la Ley de Hacienda, la Ley Estatal de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

6. Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología requiere fortalecimiento para el desempeño de sus funciones y la implementación de un nuevo modelo de gobernanza. (mejora en la capacidad operativa para eficientar los procesos de dictaminación, recursos humanos y materiales).

CINCO COMPONENTES DEL MODELO



MARCO CONCEPTUAL

AUMENTO EN LA COLABORACIÓN



PLAZOS ACTUAL

El primer momento refleja la situación actual en la colaboración intermunicipal en el que los tres municipios se **reúnen e intercambian información** sin que medien mecanismos formales para ello.

En este nivel del modelo escalonado se establecen acciones para las líneas de trabajo a nivel municipal, en particular para sentar las bases de los siguientes pasos para la instalación del modelo.

Se propone detonar **procesos de fortalecimiento de capacidades en dependencias** del municipio de Chihuahua.

INMEDIATO

En el plazo inmediato se proponen acciones que avanza en la colaboración municipal estableciendo **mecanismos de cooperación** para evitar conflictos en momentos posteriores.

Se plantean acciones **homologación y acuerdo sobre los alcances** para la coordinación intermunicipal a través de sesiones de trabajo entre autoridades de los tres municipios metropolitanos.

Se propone la implementación de acciones de **fortalecimiento institucional** en cada uno de los municipios metropolitanos, en particular de aquellas **dependencias con atribuciones en materia de movilidad** (para el caso de Chihuahua se detallan en las líneas de trabajo de arquitectura institucional)

CORTO

En el corto plazo se prevé la posibilidad de lograr la firma de un **convenio de coordinación intermunicipal** con base en artículo 138 de la Constitución Política para el Estado de Chihuahua que señala que “Los municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les Correspondan”

Se prevé que **Aldama y Aquiles Serdán cedan a Chihuahua la facultad de planear en materia de movilidad a través del IMPLAN**, dando al PSAMUS carácter de instrumento de planeación intermunicipal mismo que deberá ser aprobado por los tres Ayuntamientos.

Se prevé además el establecimiento de acuerdos de **coordinación para el mantenimiento de obras de infraestructura** de movilidad; y la provisión de servicios públicos municipales.

MEDIANO

En el mediano plazo, se propone la **instalación de los mecanismos de coordinación metropolitana** tal y como los prevé la Ley de Seguridad Vial y Movilidad y que están regulados en la Ley Estatal de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Chihuahua.

Con esto se tendría por instalado el **Sistema Estatal de Movilidad** habilitando mecanismos de concertación para el ejercicio de los recursos públicos de la metrópoli.

Se recomienda en este nivel avanzar en la consolidación de una **reforma legislativa que integre las leyes de transporte y movilidad**.

Se prevé también la consolidación de una **instancia de movilidad en el Municipio de Chihuahua** que fortalezca la participación de este en el cumplimiento de sus atribuciones en la materia.

Fuente: Elaboración propia bajo el modelo de Rayle, L y Zagras, C. (2013) The emergence of inter-municipal collaboration: Evidence form metropolitan planning in Portugal. European Planning Studies, 21(6), 867-89.

DISTRIBUCIÓN DE ATRIBUCIONES ACTUAL

	Planeación	Diseño de proyectos	Financiamiento	Construcción	Operación y administración	Mantenimiento	Monitoreo y evaluación
Peatones		Municipio	Municipio	Municipio		Municipio	
Ciclistas	Municipio	Estado Municipio	Estado	Estado		Municipio	
Transporte público	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado Municipio	Estado
Transporte especial				Estado	Estado		
Transporte de carga				Estado	Estado		
Autos y motocicletas		Estado Municipio	Estado Municipio	Estado Municipio	Estado	Municipio	

PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE ATRIBUCIONES

	Planeación	Diseño de proyectos	Financiamiento	Construcción	Operación y administración	Mantenimiento	Monitoreo y evaluación
Peatones	Municipios	Municipios	Municipios Estado	Municipios	Municipios	Municipios	Municipios
Ciclistas	Municipios	Municipios Metropolitano	Municipios Estado Metropolitano	Municipios	Municipios	Municipios	Municipios
Transporte público	Estado Municipios Metropolitano	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado Municipios
Transporte especial	Estado Municipios Metropolitano	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado Municipios
Transporte de carga	Estado Municipios Metropolitano	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado	Estado Municipios
Autos y motocicletas	Municipios Estado Metropolitano	Municipios Metropolitano	Municipios Estado Metropolitano	Municipios	Estado	Municipios	Estado Municipios

LÍNEA DE TRABAJO NORMATIVA

DESCRIPCIÓN GENERAL

La movilidad en México es un derecho humano garantizado y protegido por la constitución general, la cual establece un nuevo modelo de competencias y facultades que habilitan la protección de este derecho desde un enfoque de gobernanza metropolitana.

Esto implica la instalación de instancias de coordinación y concertación en la que municipios y gobierno estatal juegan un rol importante.

Esta línea de trabajo tiene como finalidad establecer los pasos para **alcanzar los niveles de protección esperada al derecho a la movilidad**.



MITIGA EL ÉNFASIS EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO



ATIENDE LA DESRREGULACIÓN DEL AUTOMÓVIL



MEJORA LA ATENCIÓN A LA ACCESIBILIDAD



AUMENTA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS



PLAZOS ACTUAL

Revisión de **alineación legislativa y reglamentaria con la Ley General de Seguridad Vial y Movilidad y con la Ley Estatal de Asentamientos Humanos**, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en el Congreso del Estado de Chihuahua y el Ayuntamiento de Chihuahua; en particular en lo aplicable a la Ley de Transporte, la Ley de Vialidad y Tránsito y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Chihuahua.

INMEDIATO

Homologación de criterios para la inversión en obras públicas municipales en la Zona Metropolitana para la movilidad sostenible y accesibilidad en las obras públicas municipales; por parte de el IMPLAN, las tesorerías municipales, las Direcciones de Obras Públicas y los Ayuntamientos de Aldama, Aquiles Serdán y Chihuahua.

Reformas reglamentarias y creación de los manuales de operación para la y **Dirección de Desarrollo Urbano, Ecología y Servicios de Aldama Ecología**; otorgar atribuciones de desarrollo urbano y coordinación metropolitana a la **Dirección de Obra Pública en el caso de Aquiles Serdán** y elaborar sus manuales de operación.

Definición de alcances para un **convenio de coordinación intermunicipal entre Chihuahua, Aldama y Aquiles Serdán para la cesión de atribuciones en materia de planeación, monitoreo y evaluación de las políticas de movilidad** al IMPLAN de Chihuahua. Dicha definición deberá contar con la participación de las tres Presidencias Municipales, las Secretarías del Ayuntamiento, la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología del Municipio de Chihuahua y Aldama y la Dirección de Obra Pública de Aquiles Serdán.

CORTO

Firma del **convenio de coordinación intermunicipal** entre Chihuahua, Aldama y Aquiles Serdán-

Aprobación en los cabildos municipales de la **homologación reglamentaria en materia de movilidad y accesibilidad**.

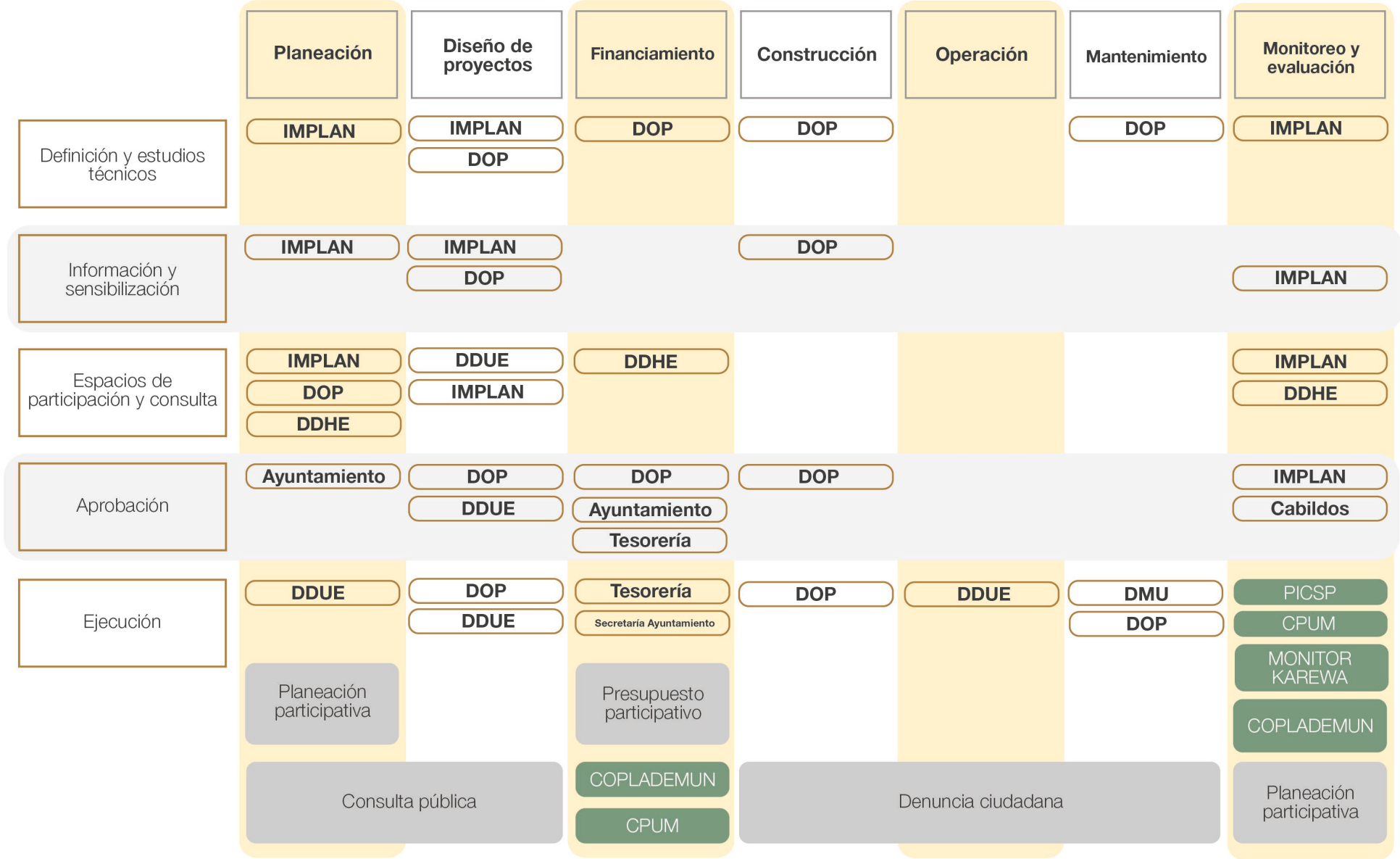
Actualización del Reglamento de Desarrollo Urbano Sostenible del Municipio de Chihuahua en cuanto al **Estudio de Impacto Vial** (art. 68, 69 y 79 Fracción IX) mismo que deberá ser avalado por la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología a través de la Subdirección de Movilidad propuesta en la línea de trabajo de arquitectura institucional.

MEDIANO

Actualización coordinada de los POAs de cada instancia del modelo de gobernanza metropolitano.

Integración y participación de los municipios de la ZMCUU en el **sistema estatal de movilidad**.

DISEÑO INSTITUCIONAL PROPUESTO



LÍNEA DE TRABAJO INSTITUCIONAL

DESCRIPCIÓN

Se plantean los aspectos de fortalecimiento a las instituciones relacionadas con la accesibilidad y la movilidad en la ZMCUU en alineación con los mecanismos de gobernanza instalados, con una participación estratégica del IMPLAN, y con otros instrumentos de planeación vigentes.

Se busca una **arquitectura institucional que permita la vinculación del PSAMUS con acciones y proyectos** en materia de movilidad y accesibilidad de la administración pública.



MITIGA EL ÉNFASIS EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO



ATIENDE LA DESRREGULACIÓN DEL AUTOMÓVIL



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS



LÍNEA DE TRABAJO FINANCIAMIENTO

DESCRIPCIÓN

La línea de trabajo de financiamiento identifica la necesidad de identificar mecanismos para alinear la inversión pública con el desarrollo de infraestructura para la movilidad sostenible. Asimismo, recomienda fuentes para la generación de recursos de escala municipal y metropolitana; habilitando incentivos para la adopción del PSAMUS en los municipios metropolitanos y dando cumplimiento a la obligación de concertación para el ejercicio de los recursos en materia de movilidad y accesibilidad establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.



MITIGA EL ÉNFASIS EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO



ATIENDE LA DESRREGULACIÓN DEL AUTOMÓVIL



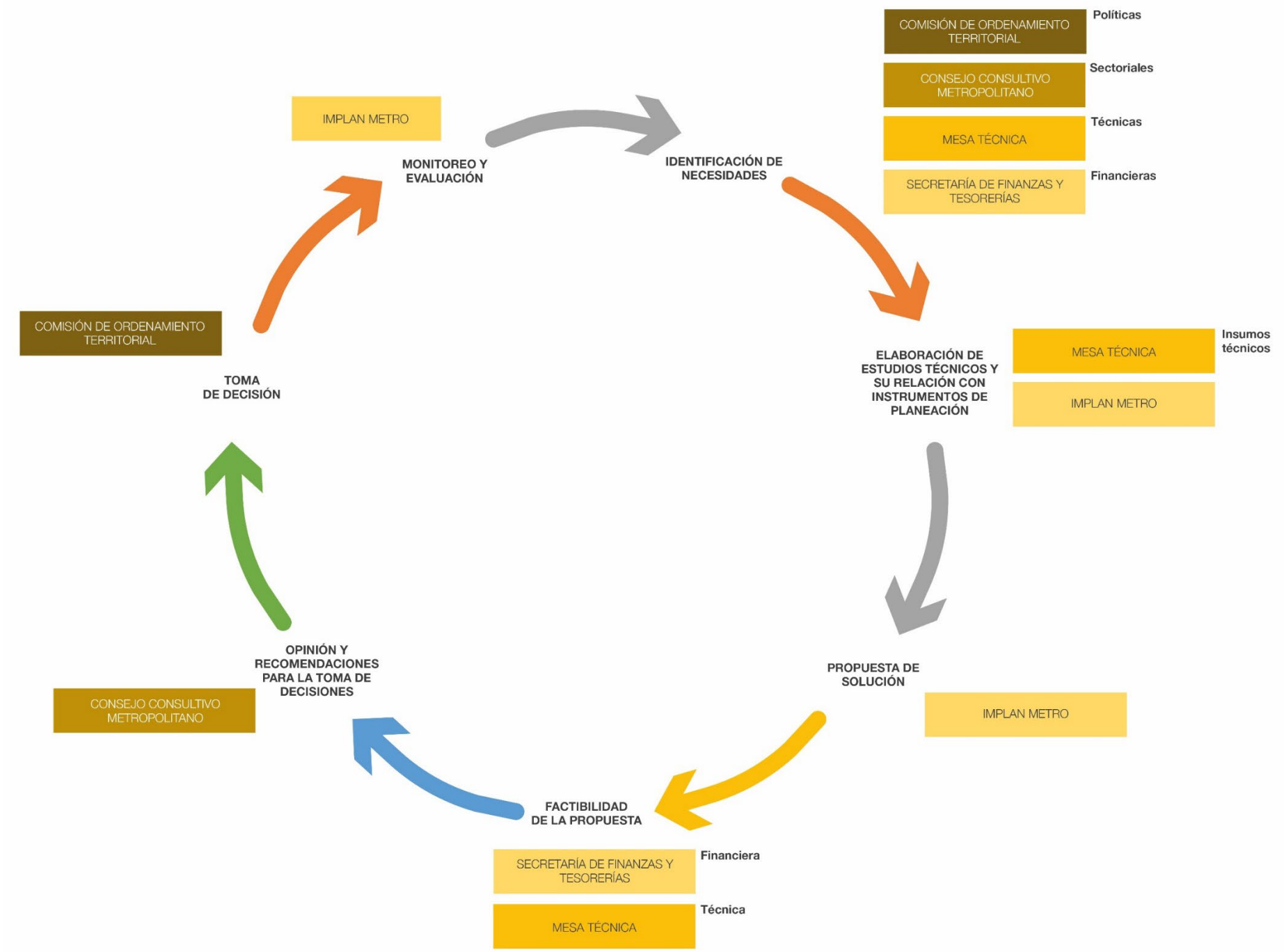
MEJORA LA ATENCIÓN A LA ACCESIBILIDAD



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS



MODELO DE COORDINACIÓN METROPOLITANA



INTEGRACIÓN DEL MODELO DE COORDINACIÓN METROPOLITANA



LÍNEA DE TRABAJO GOBERNANZA METROPOLITANA

DESCRIPCIÓN

Este mecanismo de gobernanza para el PSAMUS permite, con base en las capacidades instaladas y las atribuciones legales vigentes, la gestión de la accesibilidad en la Zona Metropolitana de Chihuahua y el acompañamiento a la implementación de los programas y líneas de acción derivados del programa. Su fundamento se encuentra en la reforma constitucional 2020 en materia de movilidad, la nueva LGMSV, así como en el marco legal del estado de Chihuahua.



MITIGA EL ÉNFASIS EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO



ATIENDE LA DESREGULACIÓN DEL AUTOMÓVIL



MEJORA LA ATENCIÓN A LA ACCESIBILIDAD



AUMENTA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS



LÍNEA DE TRABAJO COMUNICACIÓN

DESCRIPCIÓN

Se detallan las recomendaciones para elaborar una estrategia de comunicación a partir de lineamientos para el manejo de la comunicación intrainstitucional y social, como parte de los esfuerzos para el fortalecimiento de participación ciudadana y de la implementación del nuevo PSAMUS con enfoque metropolitano. La finalidad de esta línea de trabajo es que sea un elemento habilitador de una política integrada en materia de movilidad y accesibilidad en la ZMCUU.



AUMENTA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS

