

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



- 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.

PSAMUS

Accesibilidad

Metropolitano

Evaluación del Plan Movilidad 2006

- Entrevistas a actores que implementaron el PSMUS
- Revisión de documentación para sustentar con evidencias
- Operativa
- Legal
- Financiamiento
- Análisis hemerográfico 2010-2022
- Verificación de transformaciones físicas y operativas en 5 puntos de la ciudad

Diagnóstico de la movilidad y la accesibilidad en la ZM CUU

- Aplicabilidad del marco Constitucional en materia de zonas metropolitanas y movilidad
- Revisión de los esquemas de gobernanza de organismos en Chihuahua
- Talleres participativos

Propuesta de gobernanza de la movilidad y la accesibilidad en la ZM CUU

- 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



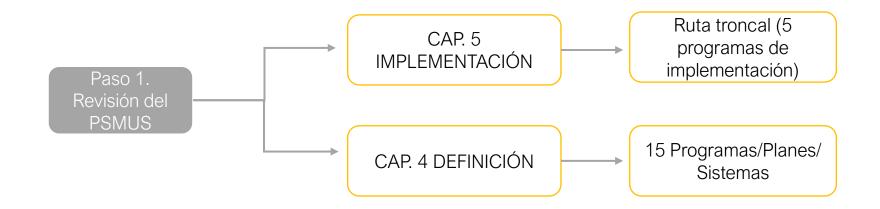


PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE DE LA CILIDAD DE CHALIA-RIA

Plan de Implementación

CONTENIDO

	PLA	N 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 DEL TE	FASE 4 – IMPLANTACIÓN DE RUTAS REMANENTES CUENCA 2 Y 3 ABA RMINAL SUR1	
	1.5 PONIE	FASE 5 - IMPLANTACIÓN DE RUTAS REMANENTES DE LA CUEN NTE	
	PRO RANSP	PUESTA DE UN SISTEMA DE MONITOREO DE GESTIÓN D PORTE PÚBLICO)EL 2-1
	2.1	Introducción	.2-1
	2.2	Modelos de gestión propuestos	.2-1
,	PLA	N DE IMPLEMENTACIÓN GESTIÓN DE TRÁNSITO	3-1
ŀ	PLA	N DE IMPLEMENTACIÓN GESTIÓN DE VIALIDAD	4-1
,	PLA	N DE IMPLEMENTACIÓN LEGAL E INSTITUCIONAL	5-1
,	PRO	PUESTA DE FINANCIAMIENTO DEL PSMUS	6-1
	6.1	Introducción	.6-1
	6.2 Público	Propuesta de Estructura de Inversiones del Sistema Troncal para Transpo 36-2	orte
	6.2.1	Capacidad financiera del Gobierno Municipal	6-3
	622	Canacidad Einanciora del Gobierno Estatal	6 5













PUNTO DE PARTIDA



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

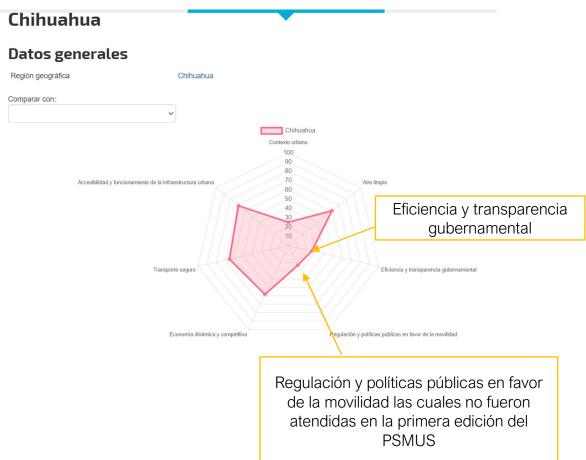
ÍNDICE DE MOVILIDAD URBANA

Los gobiernos locales deben diseñar y ejecutar planes estratégicos de movilidad que tengan como prioridad a las personas. Esto tendrá un impacto favorable el 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 la compara las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como su capacidad para alternativas de transporte atractivo, deseable y alcanzable para toda su población. Con el análisis de todas estas variables se mide la movilidad competitiva de e

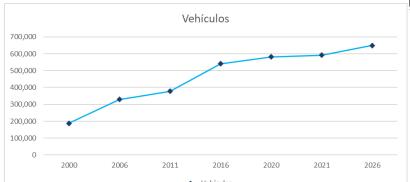
El IMU evalúa 20 ciudades, las cuales se componen de 203 municipios que concentran el 43% de la población nacional y el 68% de la actividad económica urb;

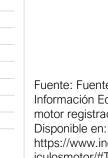






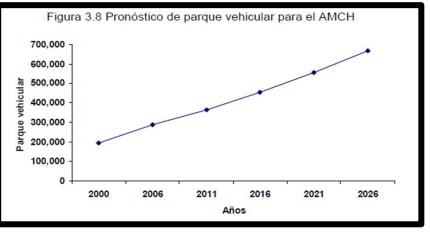
Municipio de Chihuahua				
	Año	Vehículos	Tasas	Periodos
	2000	188,305		
	2006	328,626	9.7%	2000 - 2006
	2011	377,355	2.8%	2006 - 2011
	2016	540,901	7.5%	2011 - 2016
	2020	581,607	1.8%	2016 - 2020
Estimación	2021	592,253		
Estimación	2026	648,481		





Fuente: Fuente: Subsistema de Información Económica. Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI.

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.

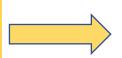
Este es uno de los grandes aprendizajes del proceso de evaluación del PSMUS 2009.

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

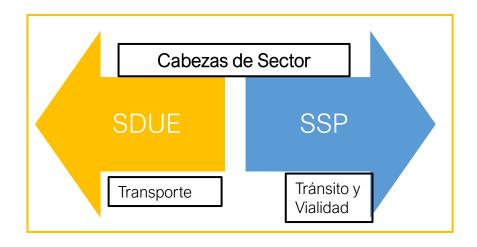


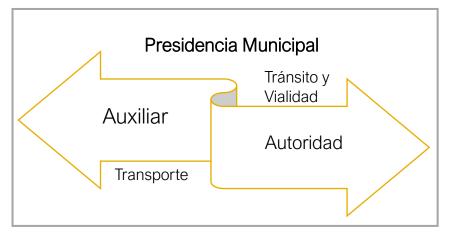
Subindicador	Ranking		Calificación
	1	2	Promediada
Consistencia de los objetivos de una determinada política pública		Existen políticas públicas consistentes en este ámbito pero las regulaciones tienen objetivos diferentes	1.975
Transparencia y eficiencia de los mecanismos y procesos	•	Los procesos están 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
responsabilidades y	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

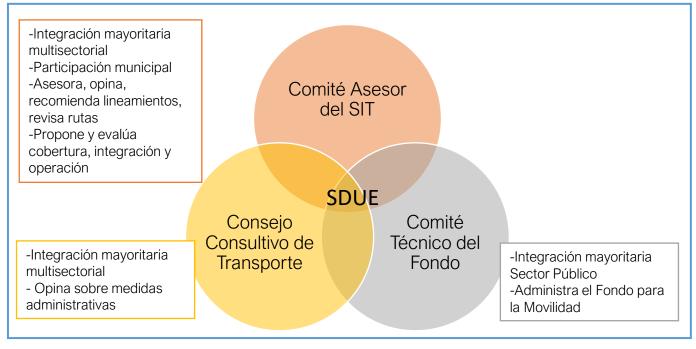
DIAGNÓSTICO DEL MARCO LEGAL ACTUAL



Ley de Transporte y Ley de Tránsito y Vialidad



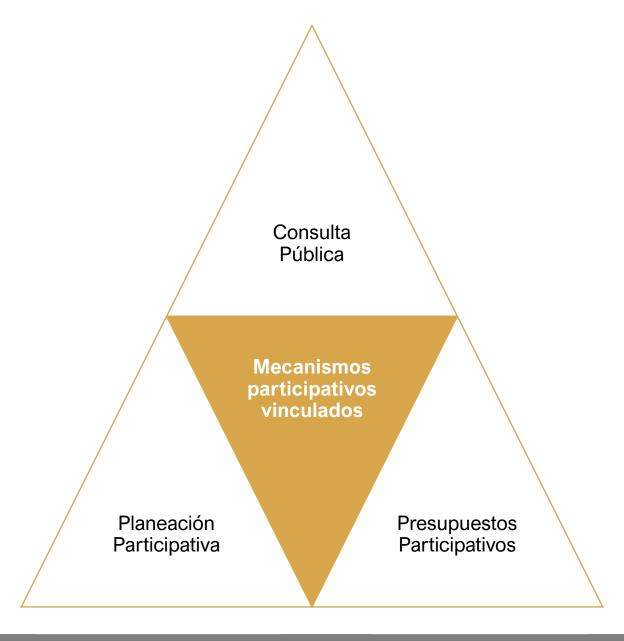




La planeación de la inversión pública se rige por las disposiciones de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados del Estado de Chihuahua, cuya cabeza de sector es la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

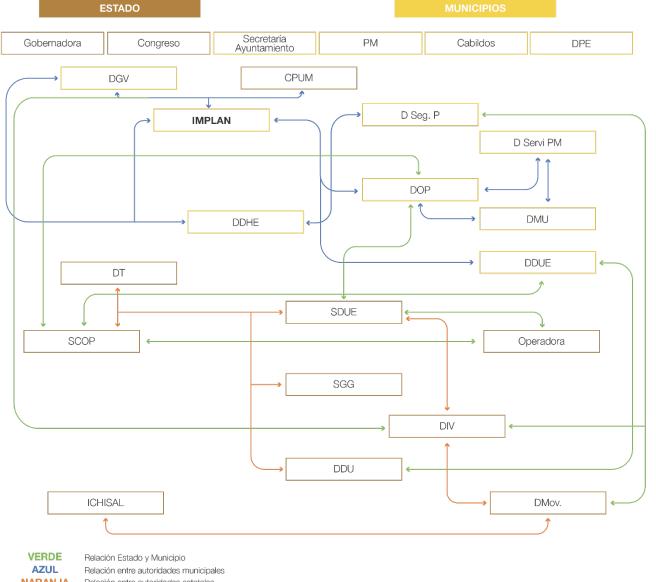
MECANISMOS PARA LA GOBERNANZA PARTICIPATIVA EN LEY DE PARTICIPACIÓN





SITUACIÓN DE PARTIDA

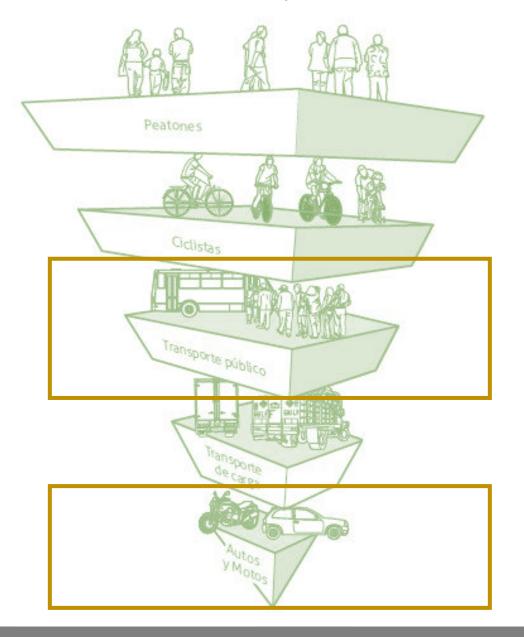




NARANJA Relación entre autoridades estatales







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,	Ψ 1,140,140,024.00
Goce, Aprovechamiento o	
Explotación de Bienes de	
Dominio Público	\$ 3,573,174,911.00
4.1.1. Uso de Carreteras de	φ σ,σ.σ,,σσ
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
Total ingresos propios	
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
Total ingresos	\$ 102,355,978.2 7

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		
Transporte	0.00	
Comunicaciones	0.00	
Turismo	30,404,403.42	
Ciencia, Tecnología e Innovación	83,568,833.13	Clasificación funcional
Desarrollo Social	1,568,217,914.60	
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	Objeto de gasto
Inversiones fincancieras y otras provisiones		Objeto de gasto
Transferencias a Fideicomisos, Mandatos y Otros Análogos	54,577,021.66	
Total de gasto (Devengado)	3,977,427,60	07.19
Subejercicio	102,211,23	2.94

Aldama

	•	
Servicios personales	\$ 23,963,709.87	
Inversión pública	\$ 18,709,611.00	
Obra pública en bienes de dominio púb		
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	\$ 1.00	706,32
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

MECANISMOS HABILITADOS LEAHOTDU



Atribuciones	Aplicación y fines de los mecanismos financieros y fiscales	Contenidos de las políticas y programas sobre la movilidad urbana	
involucrados. XIII. Promover acciones y financiamiento para la dotación de infraestructura, equipamiento, espacios públicos, elementos para la movilidad y servicios urbanos XLII. Promover la creación, funcionamiento y financiamiento de institutos de planeación, observatorios, consejos	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. Artículo 118. Los mecanismos, atenderán a las prioridades que establecen los instrumentos de planeación, y podrán dirigirse a:	Artículo 125. Las políticas y programas de movilidad deberán: 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. El recurso captado por estos sistemas, en el caso de vialidades públicas, será destinado preferentemente a programas y sistemas de movilidad no motorizad de la localidad en cuestión. 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 trasporte público de la operación del trasporte público.	
movilidad urbana sostenible y de prevención de accidentes,, desalentar el uso del automóvil particular, La regulación de estacionamiento para las distintas acciones urbanísticas, será determinada en los reglamentos y planes	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. 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		

MECANISMOS HABILITADOS LEAHOTDU



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:

- 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.





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

IMPLAN urbanística

Aproximación Estatal

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano SEDATU

Presidencia rotativa de forma anual.

SDUE

Municipio IMPLAN

Gobierno del Estado

a través de un representante desginado por su Titular.

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

SCT

Presidencia rotativa de forma anual.

SCOP SSP

Operadora

Otras autoridades de movilidad

que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley

Sistema de Información Territorial Urbana

Sistema Nacional de Movilidad Mecanismo de

coordinación entre las

autoridades en movilidad y

seguridad vial.

Funciones:

- Gestión conjunta de los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial.
 - 2. 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 TRANSTORIO. 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.
- 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.
- 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.

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



COMUNICACIÓN

NORMATIVO

Marco de acción y recomendaciones de mejora atribuciones.

ARQUITECTURA INSTITUCIONAL

GOBERNANZA METROPOLITANA

Definición de líneas estratégicas y mensajes clave. Definición de flujos de trabajo entre dependencias municipales, estrategias de fortalecimiento institucional y recomendación de creación de instancias específicas.

Definición de espacios para la toma de decisiones concertada.

FINANCIAMIENTO

Identificación de fuentes y mecanismos de fincanciamiento.

MARCO CONCEPTUAL

Implan urbanística

AUMENTO EN LA COLABORACIÓN

COMUNICACIÓN

Hoy a Agosto 2022

Intercambio de información

COOPERACIÓN
Agosto a diciembre 2022
Evitar conflictos

COORDINACIÓN 2023

Acciones y decisiones coordinadas

INTEGRACIÓN 2024 Única política y acción integradas

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 <mark>procesos de ortalecimiento de capacidades en dependencias del municipio de Chihuahua.</mark>

INMEDIATO

En el plazo inmediato se proponen acciones que avanzan 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 fortaleza 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 admnistración Mantenimiento Monitoreo y evaluación
Peatones	Municipio Municipio Municipio
Ciclistas	Municipio Estado Estado Municipio
Transporte público	Estado Estado Estado Estado Estado Estado Estado Estado
Transporte especial	Estado Estado
Transporte de carga	Estado Estado
Autos y motocicletas	Estado Estado Estado Municipio Municipio Estado Municipio

PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE ATRIBUCIONES



	Planeación	Diseño de proyectos	Financiamiento	Construcción	Operación y admnistración	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 COMUNICACIÓN

Hoy a Agosto 2022

ercambio de información

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; en particular en la aplicable a la Ley de Transporte la Ley de Vialidad y Tránsito y la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamientos Humanos, Ordenamientos del Estado de Chihuahua.

INMEDIATO

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.

COOPERACIÓN

Agosto a diciembre 2022 Evitar conflictos

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 onvenio de coordinación intermunicipal entre Chihuahua, aldama y Aquiles Serdán para la esión de atribuciones en materia e planeación, monitoreo y valuación de las políticas de novilidad al IMPLAN de Chihuahua. Dicha definición deberá contar con la articipación de las tres Presidencias del yuntamiento, la Dirección de desarrollo Urbano y Ecología del dunicipio de Chihuahua y Aldama y la birección de Obra Publica de Aquiles

COORDINACIÓN 2023

Acciones y decisiones coordinadas

INTEGRACIÓN 2024 Única política y acción integradas

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 de Municipio de Chihuahua er 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



	Planeación	Diseño de proyectos	Financiamiento	Construcción	Operación	Mantenimiento	Monitoreo y evaluación
Definición y estudios técnicos	IMPLAN	DOP	DOP	DOP		DOP	IMPLAN
Información y sensibilización	IMPLAN	IMPLAN DOP		DOP			IMPLAN
Espacios de participación y consulta	DOP DDHE	DDUE IMPLAN	DDHE				DDHE DDHE
Aprobación	Ayuntamiento	DOP DDUE	DOP Ayuntamiento Tesorería	DOP			Cabildos Cabildos
Ejecución	DDUE	DOP DDUE	Tesorería Secretaría Ayuntamiento	DOP	DDUE	DMU DOP	PICSP CPUM MONITOR
	Planeación participativa		Presupuesto participativo				COPLADEMUN
	Consult	a pública	COPLADEMUN CPUM		Denuncia ciudadana		Planeación participativa

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 COMUNICACION ercambio de información

COOPERACIÓN Evitar conflictos COORDINACIÓN

Acciones y decisiones coordinadas

INTEGRACIÓN Única política y acción integradas

PLAZOS

ACTUAL

A partir de la revisión de las atribuciones en la línea de trabajo normativo, cada dependencia establecerá procedimientos específicos para eficientar el ejercicio de las atribuciones en los tres municipios metropolitanos, para activar el modelo planteado en la ilustración ___ Diseño Institucional Propuesto.

Emitir los acuerdos, circulares o memorandos de entendimiento para la mejor coordinación de trabajo en cada administración municipal, para efectos administrativos e internos.

Aprobación del diseño institucional propuesto en el CPUM y el Cabildo para establecer los momentos de intervención de las dependencias municipales en el proceso de las políticas de movilidad y accesibilidad, propuesto en la Ilustración ____ Diseño institucional propuesto .

INMEDIATO

Fortalecimiento de capacidades de la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología a través del aumento de recursos humanos y materiales para el cumplimiento de sus atribuciones en materia de estudios de impacto urbano y emisión de licencias de uso de suelo.

los servicios de vialidad no incluyen planeación y diseño, mantenimiento, pavimentación y construcción de calles de conformidad con las disposiciones del artículo 138 de la Constitución Política del Estado de Chihuahua y el 115 de la CPEUM; y que en la práctica es el Municipio de Chihuahua quien las realiza, para la presentación de una propuesta de modificación del Convenio de cesión de atribuciones en materia de servicios de tránsito entre el municipio de Chihuahua y el Gobierno del Estado.

CORTO

Creación de una Subdirección de Movilidad en la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología del Municipio de Chihuahua, la cual deberá generar la autorización del dictamen de impacto vial en alineación con la modificación.

Modificación del convenio para la recuperación formal de las funciones que materialmente desempeña el municipio de mantenimiento vial, y desarrollo de infraestructura municipal para la movilidad sostenible en Chihuahua.

Consolidación e instalación formal de los procedimientos en las instancias municipales encargadas de la implementación de las decisiones alcanzadas bajo el nuevo diseño institucional propuesto y de sus flujos de trabajo en el Municipio de Chihuahua.

MEDIANO

consolidación e instalación formal de los procedimientos en las instancias municipales encargadas de la implementación de las decisiones alcanzadas bajo el nuevo diseño institucional propuesto y de sus flujos de trabajo a nivel intermunicipal.

Elaboración de estudios de impacto urbano y movilida:

que establezcan medidas de mitigación y compensación para fraccionamientos, estaciones de servicio y otras que la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología determinen.

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 COMUNICACIÓN tercambio de información

COOPERACIÓN Evitar conflictos COORDINACIÓN ones y decisiones coordinadas INTEGRACIÓN Única política y acción integradas

PLAZOS

ACTUAL

Discusión sobre la definición de lineamientos para las obras públicas que permitan identificar aquello que constituyen elementos de movilidad sostenible y accesibilidad. (actores: Presidencia Municipal, Secretaría del Ayuntamiento, Tesorería, Cabildo, Dirección de Obras Públicas, Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología, IMPLAN, CPUM).

fuentes de financiamiento municipal ya instrumentadas (obras por cooperación para las obras de pavimentación municipal en toda la ciudad).

INMEDIATO

Definición de porcentaje del presupuesto de inversión en obra pública municipal que será utilizada para la incorporación de elementos de movilidad sostenible y accesibilidad en el Municipio de Chihuahua. En el marco de lo dispuesto por la Ley Estatal de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (actores: Presidencia Municipal, Secretaría del Ayuntamiento, Tesorería, Cabildo, Dirección de Obras Públicas, IMPLAN).

Aprobación de lineamientos por acuerdo de Cabildo en el municipio de Chihuahua.

Activación de fuentes de financiamiento reconocidas en la legislación estatal para el aumento de los ingresos municipales vinculados con la movilidad (impuestos ecológicos).

CORTO

Adopción de criterios de movilidad sostenible en obras públicas municipales en Aldama y Aquiles Serdán.

Establecer convenio de coordinación con el ICHISAL para la recuperación de los parquímetros en el Municipio de Chihuahua y la aportación de recursos al ICHISAL con base en el cálculo de los ingresos que actualmente representa el programa de parquímetros.

máximos de estacionamiento
en la reglamentación del
Desarrollo Urbano, incluyendo
cobros para cajones adicionales
en los usos de suelo
comerciales.

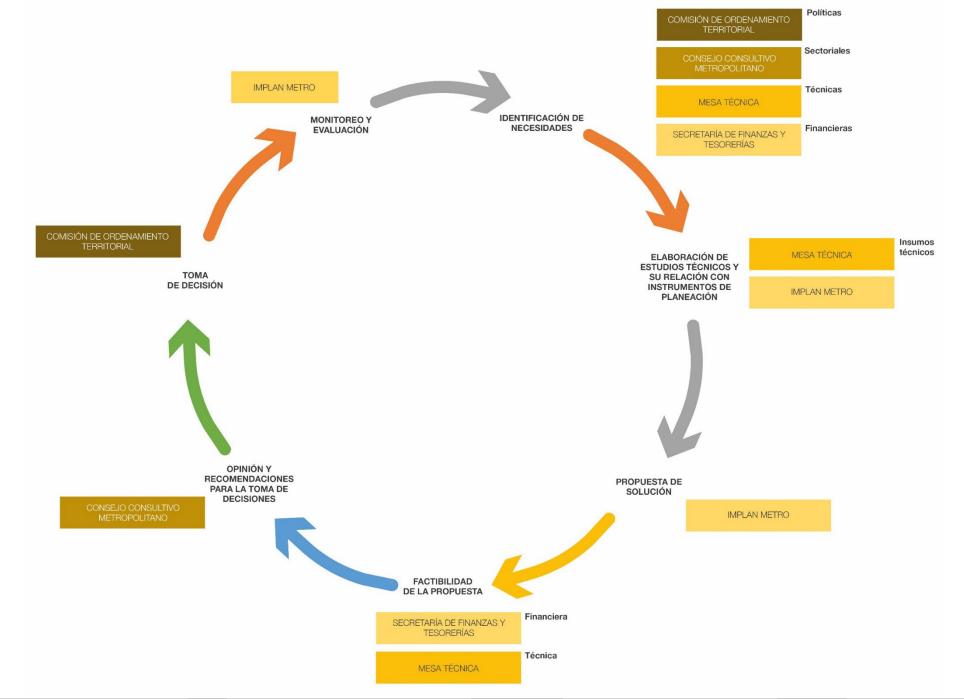
MEDIANO

gestión del estacionamiento del municipio de Chihuahua entre el IMPLAN, la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología (con su nueva Subdirección de Movilidad), la Tesorería y la Secretaría del Ayuntamiento, con aprobación del Cabildo para la instalación y operación de un sistema de parquímetros del municipio de Chihuahua.

Aprobación de nuevas fuente

de ingresos para la movilidad metropolitana y la activación de un fondo:

- -Transporte por aplicación
- -Multas por velocidad
- -Peaje en nuevos libramientos a automóviles y transporte de carga
- -Retomar las fotomultas cor mecanismos que garanticen la transparencia y rendición de cuentas en el ejercicio de recurso.





INTEGRACIÓN DEL MODELO DE COORDINACIÓN METROPOLITANA



CONSEJO DE ORDENAMIENTO METROPOLITANO	CONSEJO CONSULTIVO DE DESARROLLO METROPOLITANO	MECANIS CARÁCTER		INSTITUTOS METROPOLITANOS DE PLANEACIÓN	Validación de viabilidad financiera	Monitoreo y evaluación
GOBIERNO FEDERAL (DELEGACIÓN SEDATU)	CPUM (CONSEJO DE PLANEACIÓN	MESA TÉCNICA DE MOVILIDAD		IMPLAN CUU	AUTORIDADES SECRETARÍA DE FINANZAS	PIC SP
GOBERNADOR(A) PRESIDENCIA	URBANA MUNICIPAL) METROPOLITANO	INGENIERÍA VIAL ESTADO	OPERADOR DE TRANSPORTE		TESORERÍAS MUNICIPALES	MONITOR KAREWA
ALCALDE (SA) CUU	Un vocal del Consejo de Vialidad	ESPECIALISTA EN MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD IMPLAN	SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS			
ALCALDE (SA) ALDAMA	Un vocal del Consejo de Transporte Representantes de otros modos de transporte (plataformas, carga, escolar)	DIRECCIÓN DE TRANSPORTE ESTADO	DIRECCIÓN DE DESARROLLO HUMANO Y EDUCACIÓN			
ALCALDE (SA) AQUILES SERDÁN		JEFATURA DE MOVILIDAD DE LA DIRECCIÓN DE DU	DDUE ALDAMA			
		DE LA SDUE	DOP AQUILES SERDÁN			
		DIRECCIÓN DE DESARROLLO URBANO ESTADO	COMISIONES EDILICIAS			
	COPLADEMUN	DIRECCIÓN DE OBRA PÚBLICA MUNICIPAL	CONSEJO CONSULTIVO DE TRANSPORTE			
	COPLADE	DIRECCIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS MUNICIPAL	CONSEJO DE VIALIDAD			

Convenio 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 DESRREGULACIÓN DEL AUTOMÓVIL



MEJORA LA ATENCIÓN A LA ACCESIBILIDAD



AUMENTA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



FOMENTA EL MONITOREO, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS COMUNICACION tercambio de información COOPERACIÓN Evitar conflictos COORDINACIÓN
Acciones y decisiones coordinadas

INTEGRACIÓN Única política y acción integradas

PLAZOS

ACTUAL

Comunicación entre instancias municipales para la revisión y homologación de las atribuciones e instancias de implementación conforme a lo establecido en las líneas de trabajo normativo e institucional.

Comunicación con el gobierno del Estado de Chihuahua en relación al nuevo marco normativo vigente y la necesidad de contar con un sistema estatal de movilidad.

INMEDIATO

Preparación de la instalación del mecanismo de gobernanza a partir de:

Consolidación de la Mesa Técnica de Movilidad como una instancia de cooperación.

Consolidación del IMPLAN Chihuahua como una instancia consultiva para los municipios de la ZMCUU.

Preparación de las solicitudes convocatoria y procesos de los instrumentos de participación ciudadana (consulta, planeación y presupuestos participativos).

Concertación de parámetros para las interacciones con el Gobierno del Estado tanto en el modelo metropolitano de gobernanza como en el sistema estatal de movilidad.

CORTO

Instalación del Comisión de Ordenamiento Metropolitano "COM".

Instalación del Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano "CCDM".

Instalación del Mecanismo de Carácter Técnico MCT.

Instalación del IMPLAN
Chihuahua como instancia
provisional para la planeación de
la ZMCUU.

Realización de convenios de coordinación con COPLADE-COPLADEMUN, y para la evaluación y monitoreo con PIC SIP y Monitor Karewa.

Realización de Consulta Popular del anteproyecto del PSAMUS 2022

Integración del equipo de trabajo de Planeación Participativa.

Publicación de las bases del Presupuesto Participativo.

MEDIANO

Consolidación de los trabajos de cada instancia del modelo de gobernanza metropolitano.

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

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 COMUNICACIÓN tercambio de información COOPERACIÓN Evitar conflictos COORDINACIÓN
Acciones y decisiones coordinadas

INTEGRACIÓN
Única política y acción integradas

PLAZOS

ACTUAL

Definiciones de carácter estratégico y estructurantes a partir de puesta en común de información disponible en cada municipio de la ZMCUU:

Definición de Objetivos comunicacionales comunes.

Definición de Audiencias bajo parámetros comunes.

Definición de mensajes claves bajo parámetros e intereses comunes.

Definición de vocerías para la campaña comunicacional.

Definición del llamado a la acción

INMEDIATO

Definición de contenido, mensajes clave y táctica comunicacional que evite conflictos y cumpla con los parámetros operativos de la visión estratégica de la comunicación.

Inicio de la comunicación social en torno a los conceptos de pedagogía política y jurídica en materia de movilidad y accesibilidad.

Inicio de la comunicación interna para la socialización del modelo de gobernanza y del PSAMUS. Haciendo énfasis en su utilidad y beneficios.

CORTO

Publicación y difusión de los mensajes clave desarrollados en torno al Convenio de Coordinación intermunicipal.

Publicación y difusión de mensajes en torno al proceso de Consulta popular.

Publicación y difusión de mensajes en torno al mecanismo de planeación participativa.

Publicación y difusión de mensajes en torno al mecanismo de presupuesto participativo.

MEDIANO

Mantenimiento de comunicación interna en relación con los cambios institucionales, y consolidación de nuevos flujos de trabajo para la toma de decisiones e implementación de acciones.

Mantenimiento de la comunicación social con visión pedagógica en torno a la conceptualización social de la movilidad y la accesibilidad.

Publicación y difusión de mensajes en torno al mecanismo de planeación participativa.

Publicación y difusión de mensajes en torno al mecanismo de presupuesto participativo.