



Webinar La movilidad: soluciones desde lo institucional



Antes de empezar

1. El Webinar tiene una duración de **1 hora y 30 minutos**
2. **Se harán 3 pausas** a lo largo del webinar, para responder preguntas y hacer comentarios
3. Si desea hacer una pregunta en alguno de los temas, **seleccione la opción “Levantar la mano”**, incluida en la interfaz de Zoom. Esta se encuentra disponible dando clic en **“Lista de participantes”**. Al final de la lista, está el botón de levantar la mano. **Los ponentes recibirán la notificación y le darán la palabra**
4. A lo largo del webinar se harán dinámicas participativas a través de la herramienta Mentimeter. **Su participación en cada uno de los ejercicios es muy importante para nosotros**, ya que mejora nuestra comprensión de la movilidad y la institucionalidad en Los Cabos. En esas secciones se harán preguntas a las y los participantes para obtener información sobre los retos institucionales y normativos de la movilidad en Los Cabos, y el tipo de soluciones que se pudieran aplicar para resolverlos.

Contenido

- 1. Planes Integrales de Movilidad**
 - a. ¿Qué es un PIMUS?
 - b. ¿Cómo se elabora un PIMUS?
 - c. Visión del PIMUS de Los Cabos
- 2. Resultados del Diagnóstico**
 - a. Problemáticas identificadas
 - b. Diagnóstico de calidad normativa
 - c. Diagnóstico institucional y de cumplimiento de atribuciones
 - d. Financiamiento de la movilidad
- 3. Ejemplos de estrategias de gobernanza de la movilidad en otras ciudades**
- 4. Reflexión y evaluación**

Objetivo general del webinar

Mostrar el diagnóstico institucional y normativo de la movilidad en Los Cabos, y proponer soluciones en conjunto.

Presentación



Despacho de urbanismo con enfoque en la **integración de la vivienda, el uso mixto, el espacio público y la movilidad**.
Desarrollo multiescala: **local, urbana, regional, nacional**, y multisector: **social, privado, público**. Aplicaciones desde la etapa de planeación, el diseño conceptual y el proyecto. Realiza investigación aplicada urbana en diversos campos. Comprende y organiza el marco legal, técnico e institucional apropiado para movilizar proyectos.

 59 Proyectos



Equipo de Urbanística

Salvador Herrera
Urbanista

Alejandra Lambarri
Antropóloga Social

Sandra Salcedo
Abogada

Jesús Ríos
Arquitecto

Danyberth Marí
Arquitecta

Christian Vargas
Arquitecto

Tania Romero
Abogada

Alan Castillo
Geógrafo

Edson Villarreal
Arquitecto

Daniela Olivarez
Urbanista

Irving Garmendia
Urbanista

Aldo Partida
Abogado

Adrián Acevedo
Arquitecto

Sofia Villarreal
Arquitecta

Erika de la Rosa
Asistente de Dirección

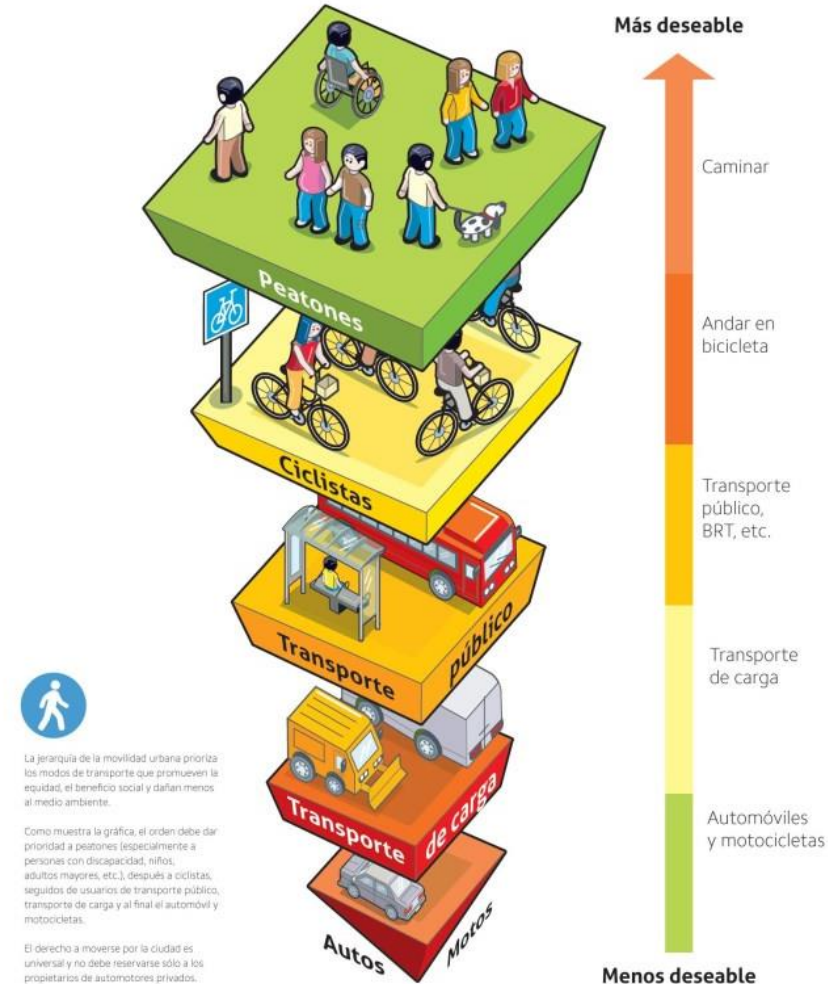
Alejandro López
Ingeniero

**¿Quién nos acompaña en
este webinar?**

Planes Integrales de Movilidad

¿Qué es un PIMUS?

Un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), es un documento que **genera alternativas al uso del automóvil, promueve los viajes no motorizados o en transporte público, e impulsa el ordenamiento del transporte de mercancías,** racionalizando su circulación urbana, sus sistemas de distribución y puntos de intercambio



Fuente: ITDP

Elaboración de Planes Integrales de Movilidad

¿Cómo se elabora un PIMUS?

1. Organización previa

Equipo de trabajo
Plan de trabajo
Participación ciudadana
Promoción de la iniciativa
Prediagnóstico
Esbozo de objetivos generales

2. Diagnóstico

Diagnóstico de demanda y oferta
de movilidad, y de
externalidades del sistema de
movilidad
Análisis FODA
Identificación de ámbitos y
zonas de acción estratégica

3. Elaboración del Plan

Objetivos específicos
Instrumentos
Construcción de escenarios y
modelos de ocupación territorial
Definición de estrategias
Selección de proyectos
Financiamiento

4. Aprobación y publicación

Firma de acuerdo político

5. Monitoreo y evaluación

Indicadores de monitoreo
Evaluación
Medidas correctivas

Visión del PIMUS

En Los Cabos, locales y turistas **pueden prescindir del automóvil para realizar sus viajes**, además el sistema de movilidad está adaptado a las condiciones físico-ambientales y a la vocación municipal

Problemáticas

Resultados del Diagnóstico

¿Qué problemas se detectaron?

1. Seguridad Vial

2. Espacio público

3. Movilidad Peatonal

4. Movilidad Ciclista

5. Transporte Público

6. Movilidad Turística

7. Transporte motorizado particular

8. Gestión del Tránsito

9. Gestión del Estacionamiento

10. Transporte de Carga

Problemáticas

Alta concentración de incidentes viales sobre los tramos urbanos de la carretera Transpeninsular.

Espacios públicos inaccesibles y desintegrados

Dificultad de desplazamiento para las personas con movilidad reducida.

Bajos niveles de viajes realizados a pie

Bajos niveles de seguridad para peatones

Los puentes peatonales ubicados en los tramos urbanos de la carretera Transpeninsular dificultan los traslados a pie y en bicicleta

Las y los ciclistas de Los Cabos no usan la bicicleta con fines de transporte

La operación del servicio del sistema de transporte público es ineficiente

Las paradas de transporte público carecen de infraestructura

Las personas que usan el transporte público no están conformes con el servicio de las unidades

Opciones de transporte para turistas limitadas a las provistas por hoteles y privados, y la falta de información

Preferencia de las personas para utilizar el automóvil como principal medio de transporte

Altos niveles de congestión vehicular en Los Cabos

Oferta de estacionamiento público limitado y caro, por lo que la gente se estaciona sobre la vía pública.

Vehículos carga ingresan a la zona urbana a través de la carretera transpeninsular en horarios de máxima demanda



**Contestemos algunas
preguntas**

Calidad Normativa

Diagnóstico Normativo

Criterios de calidad normativa	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	Ley de Transporte de Baja California Sur	Ley de Desarrollo Urbano de Baja California Sur	Reglamento de Tránsito del Municipio de Los Cabos
Existe congruencia entre la norma y la realidad				
Es evidente que la norma está basada en evidencia				
Incorpora mecanismos para dar voz a las personas y comunidades afectadas				
Es simple y sencilla de cumplir				
Su redacción es clara				
Es accesible				
Es capaz de ofrecer resultados evaluables y monitoreables				

Diagnóstico Normativo

Reglamento de Tránsito

Oportunidades

El carácter pluricultural de la sociedad en Los Cabos permite que la gente sepa que existe un reglamento para conducir vehículos

Existe exclusión de responsabilidad en caso de accidentes provocados por ciclistas. Si van en sentido contrario, existen sanciones (para ciclistas)

Para la implementación de sanciones, las y los oficiales de tránsito cuentan con un reglamento impreso

Para la evaluación para la obtención de licencias, se les informa en qué página pueden encontrar el reglamento, si no aprueban el examen deben asistir a un curso

Retos

No existe una obligación para las personas conductoras de vehículos de llevar consigo una copia del reglamento como en otros estados (por ejemplo, Chiapas)

Se identifica apatía generalizada por conocer el reglamento a detalle

Ausencia de regulación para las plataformas de prestación de servicios en línea y servicios de mensajería

Falta de sanciones por incumplimiento al reglamento por parte de ciclistas

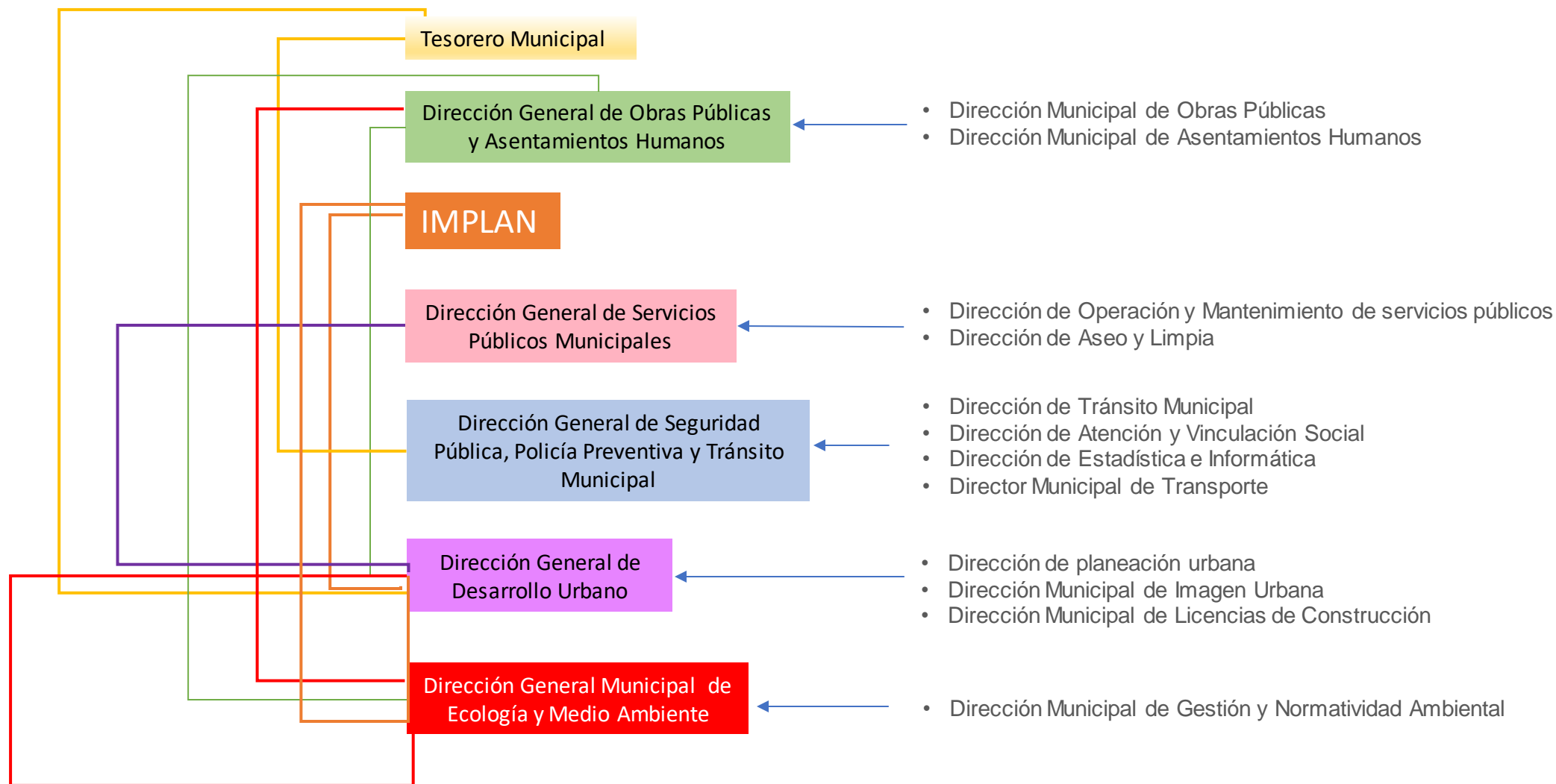
La autoridad identifica que las y los ciclistas desconocen el reglamento, pues no tienen obligación de acercarse a la dirección de tránsito para conocerlo

Se desconoce el número de licencias, pues además del gran número de población flotante en el municipio, es el Estado quien las expide

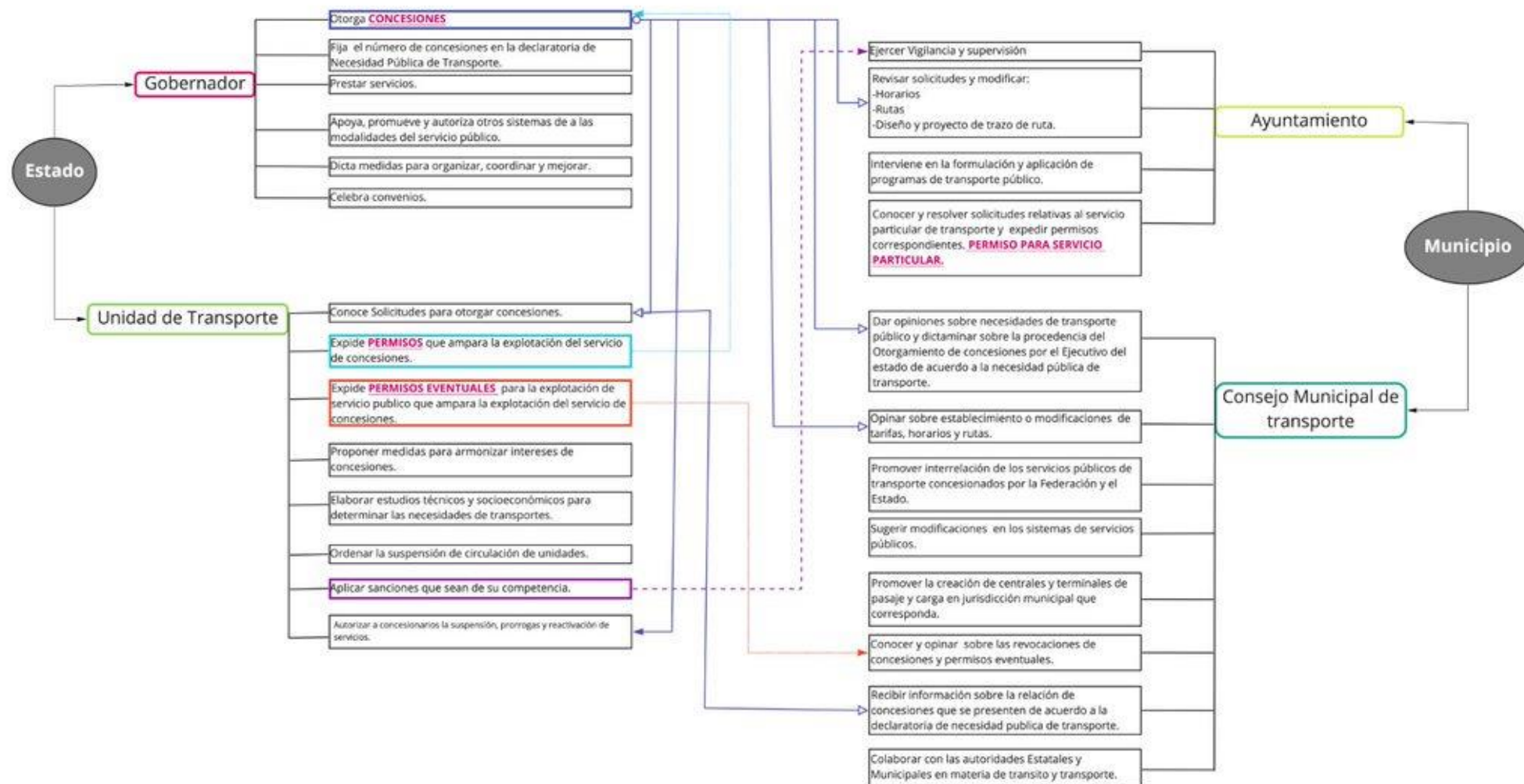
**Contestemos algunas
preguntas**

Diagnóstico Institucional

Diagnóstico Institucional



Diagnóstico Institucional



Diagnóstico Institucional

Cumplimiento de atribuciones

Autoridades municipales	Atribuciones	Ejercida	No ejercida	No se cuenta con información suficiente para determinar el cumplimiento
20	247	97	17	136

Diagnóstico institucional

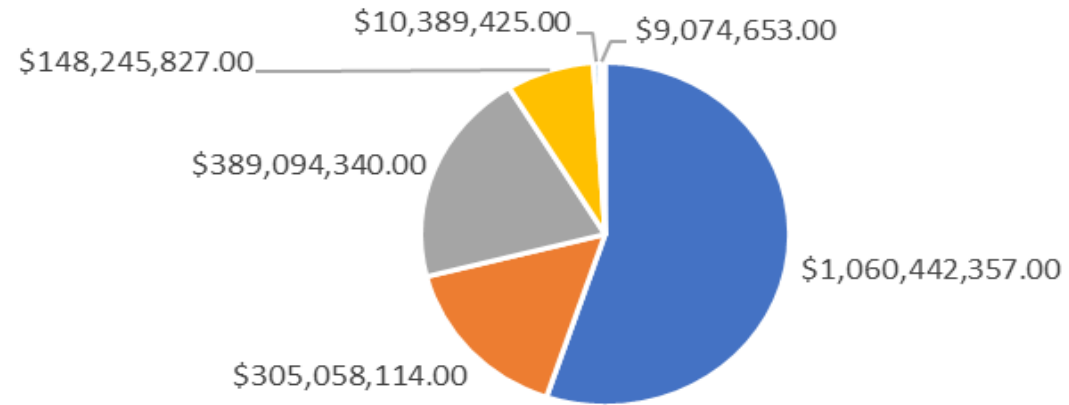
Procesos									
Entidades	Definición de la política	Planeación	Diseño de proyectos	Ejecución	Operación	Mantenimiento	Regulación técnica y económica	Supervisión y control	Evaluación
Federal									
Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)	X	X	X						
Policía Federal (PF)				X	X			X	
Estatat									
SEPUIM	X	X	X				X		
Unidad de Transporte		X		X	X			X	X

Procesos									
Entidades	Definición de la política	Planeación	Diseño de proyectos	Ejecución	Operación	Mantenimiento	Regulación técnica y económica	Supervisión y control	Evaluación
Municipal									
Tesorería							X		X
Dirección General de Obras Públicas y Asentamientos Humanos		X	X	X		X			X
Dirección Municipal de Obras Públicas		X	X	X	X			X	
Dirección Municipal de Asentamientos Humanos		X	X		X				
Dirección General de Servicios Públicos Municipales		X		X	X				X
Dirección de Operación y Mantenimiento de Servicios Públicos		X		X	X	X			
Dirección de Aseo y Limpia		X			X	X			
Dirección General de Seguridad Pública, Policía Preventiva y Tránsito Municipal		X		X	X			X	X

**Contestemos algunas
preguntas**

Financiamiento para la movilidad

Presupuesto ejercido 2018 por calificación administrativa



- Restante
- Dirección General Seguridad Pública policía preventiva y transito
- Dirección General Servicios Públicos
- Dirección General Obras Asentamientos Humanos y vivienda
- Dirección General de Desarrollo Urbano
- Dirección General de Ecología y medio ambiente

Financiamiento para la movilidad

Fuente de ingresos	Recaudación	Avance de recaudación
Derechos		
Por la ocupación de la vía pública y de otros bienes de uso común	6,316,656	160%
Por el alineamiento, medición de predios expropiados de números documentos oficiales	303,036	131%
Por servicios de seguridad y tránsito	969,991	0%
Por expedición, revalidaciones, refrendos y modificaciones a las licencias	43,952,654	142%
Convenio FORTASEG 2018	194,709,668	145%
Total General	2,174,888,799	131%

Concepto	Recaudación		Variación respecto a la recaudación estimada	
	Estimado	Obtenido	Importe	%
Ingresos por participaciones federales	<u>92,733,243</u>	<u>102,957,179</u>	<u>10,223,936</u>	<u>11%</u>
Tenencia	9,000	9,908	908	10%
Impuesto a la gasolina y el diésel	757,800	2,277,310	1,519,510	201%
Ingresos por participaciones estatales	<u>6,203,658</u>	<u>13,500,814</u>	<u>7,297,156</u>	<u>118%</u>
Control vehicular	2,474,143	5,203,713	2,729,570	110%
Total general	<u>131,007,409</u>	<u>165,878,430</u>	<u>34,871,021</u>	<u>27%</u>

**Contestemos algunas
preguntas**

Estrategias

Realizadas en otras ciudades

Zapopan, Jalisco

Dirección de Movilidad y Transporte dependiente de la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad, dependencia centralizada, con la principal atribución de:

1. Coadyuvar con las dependencias competentes en el diseño e implementación de estrategias y programas tendientes a mejorar el servicio de transporte público
2. Diseñar e implementar el sistema de movilidad preferencial para niños y jóvenes en los trayectos hacia y desde las escuelas, a fin de reducir la carga de vehículos en horas de mayor afluencia.
3. Implementación de cruces seguros en vialidades conflictivas y avenidas principales
4. Participar en la formulación de proyectos y planeación de obras de movilidad y transporte, en materia de espacio público.
5. Imponer las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones dentro del territorio de Zapopan, previstas en la normatividad aplicable en materia de movilidad.

Puebla, Puebla

Secretaría de Movilidad que depende jerárquicamente de Presidencia:

1. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones, planes y programas aplicables;
2. Fomentar una cultura de movilidad urbana y promover el uso racional de vehículos automotores privados
3. Diseñar e instrumentar acciones para prevenir y reducir incidentes viales;
4. Planear, gestionar y evaluar la creación de infraestructura de movilidad urbana en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos;
5. Promover y gestionar la articulación de los sistemas de movilidad del Municipio
6. Impulsar adecuaciones al marco normativo
7. Generar mecanismos de recolección y análisis de información
8. Participar en la suscripción de convenios y programas

**REFLEXIÓN: ¿Qué
soluciones a los
problemas presentados se
pueden generar desde lo
institucional y normativo?**

Reflexionemos

- ¿Cuál debe ser el rol de las instituciones públicas a la luz de los problemas de movilidad?
 - ¿Con qué capacidad cuenta el sector público para atenderlos?
 - ¿Es necesaria la existencia de más reglamentos?
 - ¿Es mejor modificar y hacer más clara la norma que ya existe?
 - ¿Es posible que los sectores privado y social coadyuven en la solución de las problemáticas?
 - ¿Qué retos presenta la relación entre los diferentes niveles de gobierno para la gestión de la movilidad en Los Cabos?
-
- ¿Existen propuestas de modificación normativa o de reingeniería institucional presentadas?
 - ¿Los reglamentos actuales son eficientes y cumplen su propósito?
 - ¿Las normas actuales son sencillas de aplicar?
 - ¿Se identifican actores que estén trabajando estos temas en el Municipio?
 - ¿Cuáles serían las medidas que se deberían de tomar desde lo institucional y normativo en el Municipio de los Cabos?
 - ¿Cómo podría mejorar la coordinación entre los diferentes actores de la movilidad en el Municipio?
 - ¿Qué puede hacer el municipio para financiar las estrategias derivadas del PIMUS?