

ÍNDICE GENERAL

Marco Normativo.

Instituciones que contribuyen a la ejecución del PNDU.

Capítulo I. Diagnóstico.

Capítulo II. Alineación a las Metas Nacionales.

Capítulo III. Objetivos, Estrategias y Líneas de acción.

Objetivo 1. Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Objetivo 2. Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.

Objetivo 3. Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.

Objetivo 4. Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos.

Objetivo 5. Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.

Objetivo 6. Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.

Capítulo III.1 Programas Transversales

Democratizar la Productividad

Perspectiva de Género

Gobierno Cercano y Moderno

Capítulo IV. Indicadores

Transparencia

Glosario

Siglas y Acrónimos

Anexos

- Foros Temáticos Nacionales de Consulta Ciudadana
- Foros Estatales de Consulta Ciudadana
- Nota Metodológica: Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad"

Referencias

Marco Normativo

- ° Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- ° Ley de Planeación.
- ° Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- ° Ley de Vivienda.

- ° Ley General de Asentamientos Humanos.
- ° Reglamento interno de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.
- ° Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018.

La *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, máximo cuerpo normativo de nuestro sistema jurídico, establece los principios y objetivos que guían a nuestra nación.

Bajo los principios de democracia e inclusión, el artículo 25 Constitucional en su párrafo primero, establece que "al Estado le corresponde la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales".

Por otra parte el artículo 26, apartado A, de dicho ordenamiento, dispone la facultad del Estado para organizar un "Sistema de Planeación Democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación".

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

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

Bajo esta premisa, el artículo 16 del mismo ordenamiento, prevé la responsabilidad de las dependencias para elaborar programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector, los gobiernos de las entidades federativas, y las opiniones de los grupos sociales; así como asegurar la congruencia de los programas sectoriales con el *Plan Nacional de Desarrollo* y los programas regionales y especiales que determine el Presidente de la República.

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

A este respecto, la Meta Nacional 2 "México Incluyente" es considerada por el PND como la ruta para contribuir, de manera más eficaz, a alcanzar una sociedad de derechos ciudadanos y humanos plenos. "México Incluyente" busca también promover una mayor productividad mediante políticas que faciliten un uso social y económicamente óptimo del territorio nacional.

Para cumplir con esta meta, el PND plantea el objetivo 2.5 "Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna" y precisa la estrategia 2.5. 1 "Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos". Este nuevo modelo de desarrollo urbano fomentará la consolidación de ciudades competitivas, densas, prósperas, justas, seguras y sustentables.

La Sedatu asume las responsabilidades conferidas mediante el *Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 02 de enero de 2013, en el que se dispuso la transformación de la Secretaría de la Reforma Agraria en la Secretaría de Desarrollo Agrario,

Territorial y Urbano; y de conformidad con lo establecido en los artículos 16 de la *Ley de Planeación* y 11 y 13 de la *Ley General de Asentamientos Humanos*, contribuye a la elaboración del *Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano* (PSDATU) y del *Programa Nacional de Desarrollo Urbano* (PNDU), documentos que son el resultado de un amplio proceso de consulta y debate.

El *Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano* (PSDATU) contiene objetivos, estrategias y líneas de acción que reflejan las actividades prioritarias y concretas que se llevarán a cabo en esta Administración, por los órganos y entidades que integran el sector coordinado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). Dichos objetivos, estrategias y líneas de acción promueven el ordenamiento del territorio nacional mediante políticas que armonicen el crecimiento o surgimiento de los asentamientos humanos y centros de población; el desarrollo urbano con criterios uniformes respecto de la planeación, control y crecimiento con calidad de las ciudades y zonas metropolitanas del país; la planeación del desarrollo regional y; la modernización de los registros públicos de la propiedad y los catastros.

Por su parte, el *Programa Nacional de Desarrollo Urbano* (PNDU) establece seis objetivos que promueven la transición hacia un modelo de desarrollo sustentable e inteligente. Este nuevo modelo busca fomentar un crecimiento ordenado de las ciudades para hacer de ellas sitios en los que las distancias no representen una barrera para los ciudadanos. Ciudades productivas, en las que los ciudadanos aprovechen al máximo las ventajas de la urbanización y se genere un crecimiento compatible con la sustentabilidad ambiental y social.

Las ciudades que el PNDU vislumbra serán sitios incluyentes que promoverán el máximo potencial de los ciudadanos vía el acceso al ejercicio libre e igualitario de todos sus derechos. Este sentido, y en observancia al *Plan Nacional de Desarrollo*, en la elaboración del *Programa Nacional de Desarrollo Urbano* se incluyen líneas de acción encaminadas al logro de los objetivos de las tres estrategias transversales: "Democratizar la Productividad", consolidar un "Gobierno Cercano y Moderno" e incorporar la "Perspectiva de Género".

INSTITUCIONES QUE CONTRIBUYEN A LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO

BANOBRAS Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos

CENAPRED Centro Nacional de Prevención de Desastres

CONACYT Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

CONAGUA Comisión Nacional del Agua

CONAPRA Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

CONAVI Comisión Nacional de Vivienda

CORETT Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra

INADEM Instituto Nacional del Emprendedor.

INAES Instituto Nacional de la Economía Social.

INECC- INE Instituto Nacional De Ecología y Cambio Climático antes Instituto Nacional de Ecología

SE Secretaría de Economía.

SECTUR Secretaría de Turismo

SEDESOL Secretaría de Desarrollo Social

SEGOB Secretaría de Gobernación

SEMARNAT Secretaría de Medio Ambiente y Recursos naturales

SENER Secretaría de Energía.

SINAPROC Sistema Nacional de Protección Civil.

CAPÍTULO I. DIAGNÓSTICO

La expansión desordenada y el modelo de desarrollo de las ciudades.

La expansión de las ciudades mexicanas tuvo sus orígenes a finales de la década del cincuenta. A partir de ese momento el estrecho vínculo entre el desarrollo económico y el crecimiento urbano comienza a reflejarse en el incremento acelerado de la migración del medio rural hacia el urbano.

En la década de 1980, México se convirtió en un país predominantemente urbano. Los datos demuestran que a partir de dicha década y hasta nuestros días más de la mitad de la población mexicana ha habitado en las ciudades.

Mientras que en 1900, el país contaba con 33 ciudades de más de 15 mil habitantes, en donde habitaban 1.4 millones de personas (10.4% de la población total), para la década de los ochenta, 36.7 millones de personas, que representaban más de la mitad de la población, residía en localidades urbanas. En el 2000 existían 343 ciudades, de más de 15 mil habitantes, las cuales alojaban a 66.6 millones de personas que representaban 63.3% de la población nacional; y finalmente, para el año 2010 el número de ciudades aumentó a 384, albergando 71.6% de la población total del país¹. Las tendencias indican que el proceso de urbanización continuará, aunque a menor velocidad que en las décadas anteriores, de manera que entre 2010 y 2030, la población urbana en México pasará de 71.6% a 83.2%.²

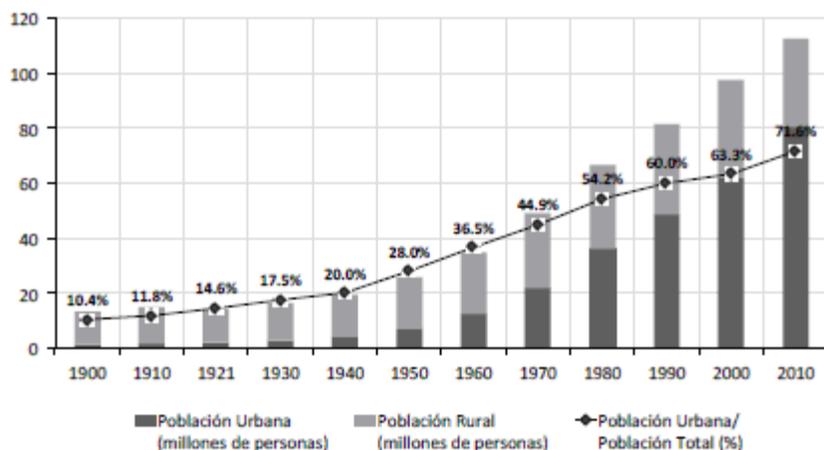
El proceso de urbanización tuvo serias consecuencias sobre la configuración de los asentamientos humanos urbanos y rurales en el país. Por un lado y debido a que las ciudades no estaban preparadas para recibir tal cantidad de población, el proceso migratorio no fue asimilado de forma ordenada. En las ciudades no existía una oferta suficiente de suelo apto y accesible por lo que millones de mexicanos se asentaron de manera irregular.

Aún en épocas recientes la inexistencia de suelo apto al interior de las ciudades y accesible para los sectores más desfavorecidos de la población, continúa siendo un factor que impulsa el asentamiento de dicha población en zonas de riesgo. A nivel nacional, 11 % de las viviendas en localidades urbanas se ubican cerca o sobre el cauce de un río; 2.3 % se encuentra sobre rellenos sanitarios, cuevas o minas y 9% sobre barrancas³.

Las manifestaciones más dramáticas de la presencia de población en zonas de alto y muy alto riesgo se ven reflejadas en fenómenos como el hundimiento del terreno en calles y casas, reportado como un hecho frecuente en 4% de los hogares urbanos, cuarteaduras de muros por reblandecimiento reportado por 5% de los hogares y deslaves y derrumbes de cerros por lluvias reportado por 4%.⁴

Un segundo efecto del proceso de urbanización en México es la expansión desproporcionada de la mancha urbana. En las ciudades mexicanas el crecimiento del territorio urbano no siempre ha respondido a la tendencia del crecimiento poblacional. Así, mientras la población urbana se duplicó durante los últimos treinta años, la superficie urbana se multiplicó por seis⁵.

Evolución de la población urbana y rural en México



Fuente: Consejo Nacional de Población, "Proyecciones de la Población de México 2005-2050", CONAPO, http://www.portal.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=294, (consultado el 17 de diciembre de 2013). Población urbana: población en localidades de 15 mil y más habitantes. Población rural: población en localidades de menos de 15 mil habitantes. Fuente: ONU Hábitat SEDESOL (2011). Estado de las ciudades de México

Otra faceta del proceso de urbanización en México, es el efecto de la dinámica de migración actual. El patrón de migración ha generado despoblamiento de muchas localidades y ciudades, al mismo tiempo que genera flujos importantes hacia los centros de población más dinámicos. Este fenómeno se ha vuelto muy notorio y ha impactado, tanto al ámbito rural como al urbano, incluyendo a las grandes zonas metropolitanas que décadas atrás fueron polos de atracción para la población.

Entre 2000 y 2010, municipios de zonas metropolitanas de gran importancia perdieron población; en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, el municipio de Jaltenco, fue el que resintió la mayor pérdida con un decremento de 16.7%. También destacan los municipios de Nezahualcóyotl y Tlalnepantla de Baz con pérdidas equivalentes a 9.4% y 7.9% de su población, respectivamente. En el Distrito Federal, las delegaciones de Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero, Iztacalco y Venustiano Carranza, tuvieron tasas de crecimiento negativas, siendo Venustiano Carranza la de mayor pérdida de población. Otras ciudades también perdieron población durante el periodo. Destacan los municipios de Guadalajara que tuvo una pérdida de 9.1%⁶ y de San Nicolás de los Garza (10.8%)⁷, al igual que otras ciudades de menor tamaño como: Jiquilpan de Juárez en Michoacán (0.6%), Gabriel Leyva en Sinaloa (0.5%), Zacatepec de Hidalgo en Morelos (0.1%), Tenancingo de Degollado en el Estado de México (2.2%), Atencingo-Chietla en Puebla (0.9%) y Tuxpan en Nayarit (0.2%)⁸.

La dinámica migratoria de la población mexicana es un fenómeno que influye directamente en la configuración y expansión de las ciudades, por lo que es importante generar estrategias de gestión del suelo intraurbano y evitar que el asentamiento de la población se de en condiciones de segregación, alejados de los centros urbanos.

Otro de los aspectos que mayor influencia tuvo en el proceso de expansión desordenado de las ciudades fue la política de vivienda. En años recientes, el modelo de atención a las necesidades habitacionales privilegió el otorgamiento masivo de financiamiento para vivienda nueva sin considerar su impacto territorial, urbano y ambiental al tiempo que la industria desarrolladora encontró una oportunidad de negocio en la producción de vivienda de interés social en lugares donde el suelo era más barato, lugares cada vez más alejados de los centros urbanos consolidados.

Un efecto adicional de esta política de vivienda, fue el reforzamiento del patrón de urbanización periférica de baja densidad con usos predominantemente habitacionales, modelo que hasta el día de

hoy tiene importantes efectos negativos en la cohesión social, la economía y la conectividad de las ciudades.

Densidad de población en 9 zonas metropolitanas

Zona Metropolitana	Población	Superficie (Km2)	Densidad (hab/Km2)/a
Valle de México	20,116,842	7,866.1	2,557.4
Monterrey	4,106,054	6,794.0	604.4
Guadalajara	4,434,878	2,727.5	1,626.0
Puebla-Tlaxcala	2,728,790	2,392.4	1,140.6
Toluca	1,936,126	1,077.5	1,796.9
Chihuahua	1,332,131	3,547.5	375.5
Mérida	973,046	1,528.9	636.4
Oaxaca	607,963	602.7	1,008.7
Pachuca	512,196	1,196.5	428.1

Fuente: CONAPO (2012). Delimitación de las Zona Metropolitanas de México. 2010.

Nota: /a Cálculos propios.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Vivienda (Conavi), las ciudades de más de un millón de habitantes, presentan densidades promedio de 36 viviendas por hectárea (viv/ha); las de 500 mil a un millón promedian 27 viv/ha; las de 100 mil a 500 mil, 21 viv/ha; y las de 50 a 100 mil presentan en promedio densidades de 19 viv/ha, con un promedio general nacional de 23 viv/ha⁹.

El modelo de ciudad extendida, poco densa y periférica genera altos costos tanto para la ciudadanía como para el país en su conjunto. Por un lado, la provisión de servicios básicos por parte del gobierno se vuelve más costosa, problema que aunado a la debilidad financiera de las recaudaciones locales, se traduce en desigualdades en la calidad y oportunidad con la que los gobiernos locales proveen bienes públicos a los ciudadanos.

Se ha estimado que el costo de introducción de servicios públicos, una vez que se han consolidado los asentamientos humanos que no fueron planeados, es 2.7 veces mayor. La provisión de servicios básicos como estrategia para conectar desarrollos alejados de las ciudades, sumando al abandono de los centros de las ciudades debido al deterioro de inmuebles provoca subutilización del equipamiento e infraestructura e incluso genera incentivos para la especulación del suelo.

Por otra parte, la distancia que millones de mexicanos deben recorrer diariamente para acceder a sus trabajos, genera inversiones significativas en dinero y tiempo. El 15% de los hogares en zonas urbanas reporta que gasta aproximadamente entre 51 y 200 pesos diarios para trasladarse de su casa al trabajo. En el Valle de México, el porcentaje de hogares que paga dicha cantidad aumenta a 16% y en las ciudades de más de un millón de habitantes aumenta a 21%. En cuanto al tiempo de traslado se refiere un 62% de los hogares encuestados reportan que a la persona que más aporta al gasto familiar le toma entre 23 y 38 minutos llegar a su centro de trabajo¹⁰.

La nueva política de vivienda impulsada mediante el *Programa Nacional de Vivienda 2014-2018*¹¹, toma en cuenta los efectos que tiene la localización de las soluciones de vivienda sobre la sustentabilidad social, económica y ambiental de la ciudad; por ello promoverá la atención

responsable al rezago de vivienda e impulsará la existencia soluciones de vivienda adecuadas al interior de los centros urbanos.

En cuanto al medio rural se refiere, las consecuencias de la dinámica de migración y del proceso de urbanización se han visto reflejadas en la conformación de las localidades rurales dispersas. Según los datos del INEGI, en 2010 en México existían 188,596 localidades rurales en las que vivían poco menos de 26 millones 50 mil habitantes. Las cifras de los censos de población de los años 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010, indican que los asentamientos humanos en localidades de menos de 2,500 habitantes, tienen una importante tendencia demográfica: de manera constante, se crean más localidades con estas características cada 10 años y su número no ha decrecido desde el año 190012.

Este patrón territorial de la población rural, plantea un serio reto al Estado Mexicano, no solo por la agudización de la dispersión de pequeñas localidades, sino por las dificultades que entraña la introducción de servicios y la oferta de equipamientos sociales y soluciones habitacionales a una población que representa cerca de un tercio de los mexicanos.

Un importante reto es crear condiciones para acercar los beneficios de la urbanización a estas pequeñas localidades rurales y fomentar un mayor acceso a servicios públicos y oportunidades para la superación, el bienestar y eliminar la marginación.

Para ello, será necesario implementar políticas y programas públicos que incentiven la concentración formal en núcleos de población más grandes y detener con ello la atomización de localidades, además de fomentar la mejora de los servicios públicos de las localidades rurales que muestran tendencias hacia la urbanización, es decir que continuarán su crecimiento hasta contar con más de 2,500 habitantes.

Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.

El crecimiento desordenado de las ciudades mexicanas plantea retos importantes para mantener y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el contexto de un patrón de crecimiento desordenado y caótico, las ciudades presentan potencialidades para dinamizar la economía y productividad del país. La razón de dependencia demográfica para el Sistema Urbano Nacional (SUN)¹³ es de 26.9, lo que indica que a nivel SUN existe una mayor cantidad de personas en edad productiva, y que la satisfacción de las necesidades de vivienda, trabajo, recreación, educación, etc. de la población económicamente productiva, dependerá directamente de la gestión de los recursos de las ciudades. Este "bono demográfico"¹⁴ representa también una oportunidad para consolidar la productividad del país, dado que en el conjunto de 93 ciudades con más de 100 mil habitantes se genera más de 88% de la Producción Bruta Total de la nación¹⁵.

Satisfacer las necesidades de las nuevas generaciones que habiten las ciudades no será una tarea sencilla. Las ciudades mexicanas enfrentan retos importantes en temas como pobreza urbana, la ruptura del tejido comunitario y familiar, la segregación, violencia y delincuencia.

El 40% de los hogares ubicados en ciudades mexicanas perciben mayor grado de inseguridad en la ciudad en la que habita con respecto al 2012. Lo anterior se ve reflejado en la percepción de inseguridad al transitar por la ciudad que reporta la mayoría de los ciudadanos encuestados. Ambas percepciones son más extendidas en el Valle de México¹⁶.

La percepción de inseguridad permea la opinión acerca de las intervenciones que la ciudadanía considera prioritarias para la consolidación de un entorno urbano agradable, 30% de los hogares en las ciudades mexicanas considera que la obra más urgente a realizar en su colonia está relacionada con vigilancia, seguridad y/o policías. Esta percepción se agudiza en el Valle de México¹⁷.

La inseguridad y la ruptura del tejido comunitario y familiar han generado problemas de violencia y deterioro del sentido de pertenencia en las ciudades. El poco compromiso de los habitantes de las ciudades se ve reflejado en la abrumadora mayoría de hogares que declaran a nivel nacional no

tomar parte de algún grupo, asociación u organización de vecinos (90% a nivel nacional). La convivencia familiar también se ha visto deteriorada: el 59 % de los encuestados señalan que a la semana destinan en promedio hasta 3 horas diarias a convivir con su familia.

Un factor que resulta relevante para fomentar la convivencia y el arraigo comunitario es la existencia de espacios públicos adecuados y accesibles a toda la ciudadanía. Respecto a estos equipamientos un conjunto importante de la población en áreas urbanas considera que las áreas verdes y los espacios para hacer deporte disponibles en sus colonias no son suficientes para las personas que habitan allí¹⁸ y que las condiciones de los existentes son regulares o malas.

Adicionalmente la población urbana tiene una percepción generalizada de que no existe la posibilidad de acceder a actividades culturales y recreativas debido a que no hay lugares cercanos donde puedan realizar dichas actividades. A este respecto, 42% de los encuestados en zonas urbanas considera que en su colonia no existen lugares para tomar cursos (danza, talleres, etc.) y 54.9% considera que no hay cines, teatros y museos.

Las percepciones ya descritas se reflejan en la falta de vida comunitaria a nivel nacional el 41% de los encuestados señala que la periodicidad con la que asiste al espacio público de su colonia es mensual¹⁹.

La sustentabilidad social de las ciudades debe reforzarse mediante la construcción de relaciones significativas entre las personas y los lugares que habitan. La existencia de ciudades competitivas, prósperas, justas, seguras y sustentables depende de la acción articulada de sus ciudadanos, y de las autoridades que las gestionan.

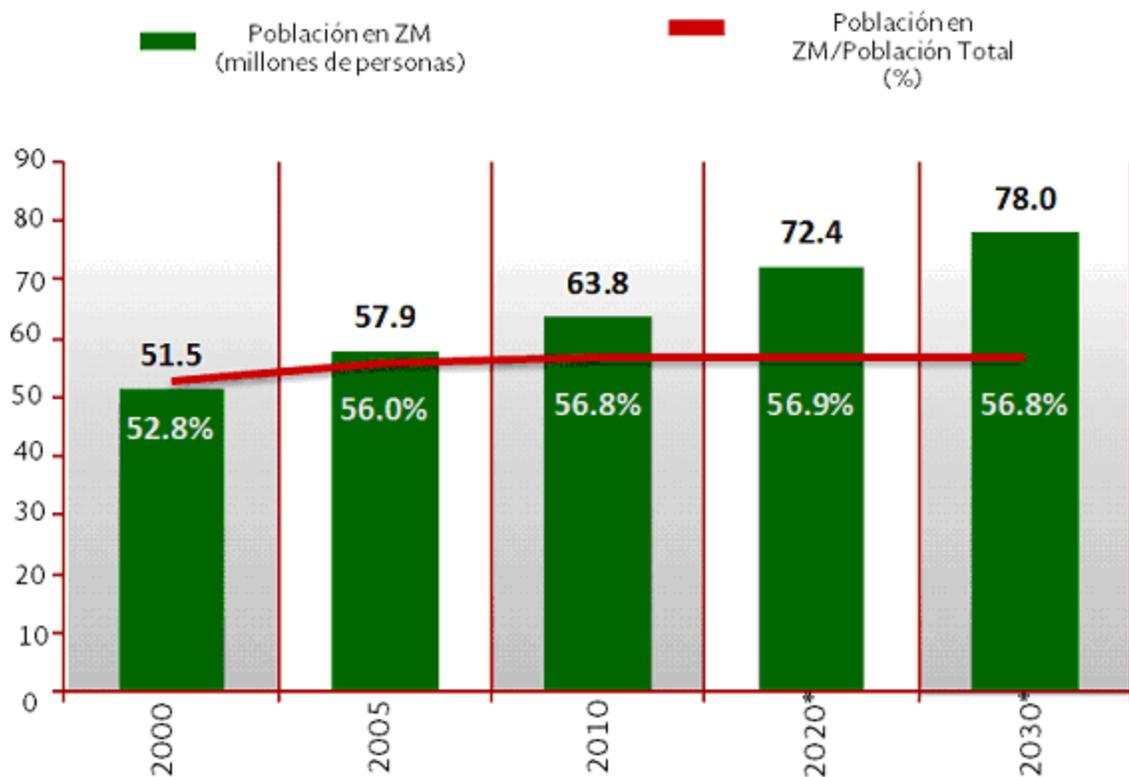
En este sentido, resulta relevante la creación de instancias de coordinación entre distintos órdenes de gobierno. La expansión de las ciudades sobrepasó los límites geopolíticos, generando necesidades de coordinación para el desarrollo de las ciudades.

El marco legal que vincula las atribuciones y obligaciones de los gobiernos locales con el ámbito territorial al que atienden, se ha visto rebasado por la dinámica de las zonas metropolitanas y conurbadas en las que distintos gobiernos locales confluyen en el momento de definir acciones de política para una misma área urbana.

Entre 2000 y 2010 el número de zonas metropolitanas aumentó de 55 a 59 y su población creció 23.8%, al pasar de 51.5 a 63.8 millones.²⁰ Para 2020 y 2030 se proyecta que la población que habita en zonas metropolitanas llegue a 72.4 y 78 millones, respectivamente²¹. Actualmente en nuestro país existen 59 zonas metropolitanas que abarcan 367 municipios. En promedio cada zona metropolitana está integrada por 6.4 municipios, la zona metropolitana que más municipios abarca es la del Valle de México con 76 municipios²².

La carencia de un marco legal adecuado para la gestión de las zonas conurbadas y metrópolis ha provocado acciones desarticuladas e incluso contradictorias en temas como: planeación urbana; dotación de equipamiento, homologación de normativa administrativa, hacendaria y de inversión; movilidad, y prevención y atención de riesgos. La escasa coordinación entre gobiernos municipales en combinación con el plazo tan corto de gestión con el que cuentan, la falta de capacitación y continuidad de sus cuadros administrativos, así como la carencia de herramientas técnicas de planeación, incentiva la politización de la toma de decisiones y promueve la existencia proyectos sin visión de largo plazo ni planificación del territorio y de las ciudades.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ZONAS METROPOLITANAS DE MÉXICO (Millones de personas, % de población en zonas metropolitanas)



Fuente: SEDESOL, CONAPO e INEGI (2012). Delimitación de las zonas metropolitanas de México.
*Proyecciones de la población de las zonas metropolitanas, 2010-2030, CONAPO

La desarticulación del desarrollo urbano y la dinámica económica, y social de la población que habita en las ciudades ha generado que esta última desarrolle hábitos de consumo, movilidad, vivienda y esparcimiento no sustentables. Los contaminantes atmosféricos provenientes de automóviles -principal medio de movilidad promovido en el actual modelo de desarrollo urbano- son una de las causas de enfermedades respiratorias crónicas²³.

El principal reto que enfrentan las ciudades y metrópolis en los próximos años es hacer frente al aumento y concentración de la población urbana, que pasará de 80.4 millones en 2010 a 103.3 en 2030²⁴. Lo anterior implica planear y gestionar ciudades con la capacidad de asentar de manera segura, sustentable, responsable y eficiente a las nuevas y actuales generaciones, a través de la oferta de soluciones adecuadas de vivienda, cobertura de servicios, impulso a las actividades económicas, promoción de la vida comunitaria y alternativas adecuadas de movilidad.

Si prevalece el patrón territorial actual en las ciudades mexicanas, esta concentración provocará incrementos en las distancias y los trayectos, así mismo crecerán las externalidades negativas o costos sociales por el imperativo de mayor conectividad espacial, afectando el medio ambiente y agudizando la inequidad y la desigualdad socio-económica.

Las ciudades mexicanas requieren el impulso a nuevos instrumentos de planeación que promuevan la cooperación entre distintos órdenes de gobierno y la participación de la sociedad civil. La población que habita las ciudades hoy más que nunca cuenta con una amplia conciencia acerca de la importancia de realizar acciones en favor de la sustentabilidad ambiental.

La conformación de ciudades compactas refuerza el tejido urbano y la cohesión social en tanto sus habitantes pueden disponer de más tiempo para compartir en familia y con la comunidad, en espacios públicos de mejor calidad. Un modelo con estas características también contribuye a la prevención del delito y a la generación de alternativas para reducir los asentamientos en zonas de riesgo, por medio de acciones materiales de servicios públicos y vivienda.

Gestión del suelo.

El suelo es el recurso más valioso y escaso de la ciudad, por lo que es indispensable gestionarlo en beneficio de la sociedad.

La política de vivienda aplicada en años recientes, así como la provisión de servicios de forma reactiva para conectar zonas periféricas con la mancha urbana tuvieron importantes consecuencias en el mercado de suelo, por un lado, el suelo intraurbano, servido, incrementó su precio, haciendo prohibitivo para aquellos sectores de menos recursos, adquirir vivienda al interior de las ciudades; al mismo tiempo se promovió la especulación de suelo intraurbano debido a la carencia de instrumentos para aprovechar las plusvalía generada por las inversiones gubernamentales en favor de las ciudades.

En el periodo 2000-2012 se incorporaron 159,612 hectáreas de suelo para vivienda²⁵, cifra que superó las necesidades reales de dicho periodo. Sin embargo, la mayor parte de este suelo ha sido transferido a desarrolladores inmobiliarios, sin que se considere en la mayoría de los casos la posibilidad de contar con una reserva de suelo para otros usos urbanos, por ejemplo: vivienda social, espacios públicos, entre otros.

La incorporación de suelo ubicado en propiedad social al desarrollo urbano presenta avances limitados, particularmente vía "dominio pleno" -figura contemplada en la *Ley Agraria*- y a través de la intervención intergubernamental que ha permitido obtener mejores resultados.

En los últimos años, el suelo en las ciudades ha perdido su función social y se ha mercantilizado en extremo²⁶, lo anterior ha provocado la incorporación de suelo al desarrollo urbano por la vía informal. Los sectores de menores ingresos al carecer de una oferta de suelo regular y accesible han recurrido a la apropiación ilegal de espacios periféricos vacantes. Esta situación acentúa el crecimiento extensivo y las problemáticas generadas por la expansión desordenada de las ciudades. Los asentamientos irregulares se ubican en zonas lejanas, inadecuadas para el desarrollo urbano y de difícil acceso para la adecuada provisión de equipamiento y servicios. Se estima que existen en el país 5 millones de lotes habitacionales en esta condición²⁷ y que a nivel nacional se fracciona un promedio de 90 mil lotes al año involucrando aproximadamente a 360 mil habitantes²⁸.

Desde su creación en 1974, la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra (Corett) ha escriturado cerca de 2.7 millones de lotes a favor de sus ocupantes; sin embargo, el ritmo de su acción regularizadora ha disminuido al punto que en 2012 escrituró menos de 16 mil propiedades, cuando en 1998 fueron 119 mil; es decir, 750% menos. No obstante el suelo una vez regularizado se encarece llegando a equipararse en precios a los que se pueden observar en un mercado formal.

Estudios realizados por la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), para identificar la disponibilidad de suelo vacante en las ciudades muestran que en las 129 ciudades mayores a 50 mil habitantes que comprenden el SUN, en 2010 existían 493,817 hectáreas de suelo susceptible de incorporarse al desarrollo urbano, de las cuales 86,408 hectáreas son intraurbanas. De acuerdo a los programas de desarrollo urbano local, 207,074 tienen uso habitacional, de estas, 41,351 son intraurbanas y 165,723 se localizan en el primer contorno de crecimiento de los centros de población²⁹.

El suelo vacante identificado tiene potencial para albergar 7.1 millones de viviendas, cifra por encima de los requerimientos de vivienda que se estiman para la presente administración. Asimismo, podría cubrir el 65% de las necesidades de suelo para vivienda y desarrollo urbano al 2030⁽¹⁾. Sin embargo, gran parte del mismo tiene un alto precio y por ello no es accesible para la construcción de vivienda de interés social. Otra fuente de suelo disponible son los derechos de vía. En la mayoría de las ciudades en México existe infraestructura cuyos derechos de vía no son respetados; el aprovechamiento del terreno disponible en estos espacios podría utilizarse en favor de las ciudades para la creación de infraestructura urbana.

La ocupación de los vacíos intraurbanos de las ciudades y metrópolis, representa una oportunidad para generar un desarrollo urbano denso, ordenado y sustentable, aunque actualmente los gobiernos locales tienen pocos recursos para aprovechar este potencial.

Por un lado, el marco jurídico en el que se sustenta la regulación del suelo no ofrece claridad sobre los derechos y deberes de la propiedad inmobiliaria, por lo que no promueve la reducción de la especulación. La normativa únicamente regula usos del suelo, con obligaciones inadecuadas y limitadas en materia de cesiones, obras, servicios y contribuciones de los agentes inmobiliarios. Los gobiernos locales no cuentan con un instrumento que les permita asegurar la función social de la propiedad en una gestión urbana moderna, ni socializar los costos y beneficios del desarrollo urbano.

En cuanto a los recursos financieros, la principal fuente de financiamiento de los gobiernos locales es el impuesto predial, aunque la efectividad de los gobiernos locales para recaudarlo deja mucho que desear. Los municipios mexicanos recaudan vía el impuesto predial lo que equivale a 0.1% del PIB, en tanto que en los países de la OCDE se recauda en promedio 10 veces más (1% del PIB), y Estados Unidos 30 veces más (3% del PIB)(2). Los municipios mexicanos son altamente dependientes de este impuesto; estos recursos cubren un conjunto muy diverso de necesidades a nivel local, por lo que realizar inversiones significativas en proyectos de desarrollo urbano y aprovechamiento de suelo vacante resulta prácticamente imposible.

En suma, para garantizar una gestión eficaz del suelo en las ciudades y aprovechar la plusvalía que generan las inversiones y acciones de los gobiernos federal, estatal y local deben crearse instrumentos novedosos que promuevan la socialización de los costos y beneficios del desarrollo urbano. Se requiere establecer políticas integradas para ordenar e impulsar los mercados inmobiliarios; definir zonificaciones, identificar los baldíos al interior de las ciudades, promover el uso óptimo del territorio; así como aplicar políticas fiscales equitativas y garantizar el suelo apto necesario para la construcción de vivienda, infraestructura, equipamientos públicos y áreas verdes.

Movilidad urbana

Hasta la publicación del *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*, ningún Plan gubernamental había considerado a la movilidad sustentable dentro de sus objetivos. La inexistencia de una política de movilidad urbana sustentable integral, en los tres órdenes de gobierno se refleja en la desarticulación de acciones realizadas por los gobiernos locales y las políticas locales de desarrollo urbano.

La movilidad urbana sustentable no es un tema menor en las ciudades, las distancias que millones de ciudadanos deben recorrer día a día son percibidas como barreras para los flujos de personas y bienes, muestra de ello es que al menos el 30% de la población urbana percibe que su casa se encuentra lejos o muy lejos de su trabajo(3).

La aplicación de una política de vivienda inadecuada y la estructura de las ciudades ha alejado paulatinamente las zonas residenciales, industriales y comerciales, provocando la dispersión de la población y dificultando su acceso a oportunidades laborales comerciales y de esparcimiento. De manera paralela se ha descuidado la provisión de infraestructura peatonal y ciclista; así como la oferta de transporte público de calidad, seguro y vinculado a criterios de densidad y de desarrollo urbano.

En este sentido, 39% de la población en localidades urbanas señala como algunos de los principales problemas con el transporte público la falta de unidades o que pasan poco (15%), la tardanza del servicio para pasar (14%), delincuencia, inseguridad o robos (8%), y unidades en mal estado o sucias (8%), entre otros. Aunado a la problemática que perciben los ciudadanos respecto al transporte público y a las deficiencias en la planificación de medios de transporte masivos, se encuentra el hecho de que no se han establecido las condiciones para la realización de viajes en medios sustentables como caminar o utilizar la bicicleta. El 14% de la población en localidades urbanas declara no salir a caminar y 50% señala que nunca utiliza la bicicleta para desplazarse a alguna de sus actividades.

La población percibe que los recursos necesarios para utilizar medios sustentables para realizar sus traslados se encuentran en malas condiciones, por ejemplo 67% de los encuestados califican entre regular y pésimo el estado de las banquetas, 22% manifiesta descontento con la falta de alumbrado, en tanto que 15% manifiesta descontento con el hecho de que su calle no está pavimentada o que existen baches.

Las condiciones anteriores han incentivando el uso intensivo del automóvil(4), los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) en el país prácticamente se triplicaron al pasar de 106 a 339 millones(5). Los efectos de estas dinámicas se perciben en la contaminación del aire(6), generación de gases de efecto invernadero(7) (GEI) y accidentes(8) que reducen la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, así como la sustentabilidad de las mismas y la salud pública.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), 34 millones de personas en zonas urbanas están expuestas a contaminantes del aire que causan enfermedades, baja productividad e inclusive pueden ocasionar la muerte, y que son generados en buena medida por los automotores, responsables de 20% de las emisiones de GEI(9).

Estimación de externalidades asociadas al uso del automóvil en zonas metropolitanas selectas de México, 2009

(Millones de pesos)

ZONA	CONTAMINACIÓN LOCAL	CAMBIO CLIMÁTICO	ACCIDENTES VIALES	CONGESTIÓN	RUIDO	TOTAL	% DEL PIB
Valle de México	14,396	6,718	10,332	82,163	8,320	121,930	4.6%
Monterrey	2,282	1,065	5,843	11,485	1,319	21,994	2.8%
Guadalajara	2,795	1,304	4,970	10,635	1,615	21,319	4.7%
Puebla - Tlaxcala	996	465	1,317	1,894	575	5,247	1.8%
León	506	236	1,250	321	293	2,606	1.6%
TOTAL	20,975	9,787	23,712	106,498	12,123	173,05	4.0%

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

La inexistencia de políticas de movilidad sustentable dentro de la agenda gubernamental también se ve reflejada en la carencia de marcos legales, capacidades técnicas y financiamiento adecuados para la incorporación e integración del tema a los planes y proyectos de desarrollo urbano a nivel local. Las escasas capacidades técnicas y financieras en las instituciones públicas a nivel local no contribuyen a la correcta planeación y gestión de la movilidad sustentable en las ciudades(10), un ejemplo de ello es la cantidad de los recursos de origen federal que los municipios destinan a políticas que fomentan el uso del automóvil; estos recursos lejos de contribuir a la mejora de la calidad de vida en las ciudades han contribuido a promover el uso del automóvil individual. Un estudio reciente para 10 zonas metropolitanas(11) encontró que, en promedio, 77% de las inversiones en el rubro de movilidad se han destinado a la construcción de infraestructura vial(12). La política de subsidio a la gasolina también genera distorsiones en la decisión de uso del automóvil, además de un fuerte impacto en las finanzas públicas: al mes de noviembre de 2013, el subsidio federal a las gasolinas y diésel alcanzó 99.9 mil millones de pesos(13) .

Con relación a los transportes, destacan los esfuerzos de varias ciudades en la renovación de la flota de transporte, el uso de combustibles alternos y mejorados, así como la restructuración del transporte urbano y la creación de sistemas integrados de transporte público como el Sistema de

Bus Rapid Transit (BRT) implementados en: la Ciudad de México "Metrobús", en Chihuahua "Vive bus, "Optibus" en León, Guanajuato; "Macrobus" en Guadalajara y "ACABus" en Acapulco, Guerrero. A pesar de ello, se prevé que a mediano plazo predominarán redes viales deficientemente diseñadas, sin un padrón definido, congestionadas y/o subutilizadas, así como desvinculadas entre sí.

Otro ejemplo es el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) que ha apoyado 66 proyectos, con una inversión total de 188,587 millones de pesos, de los cuales, 10,915 millones se han destinado para implementar nueve proyectos de transporte público masivo. No todos estos sistemas han finalizado su etapa de implementación; esto sugiere que, además de las cuestiones de financiamiento para infraestructura y estudios de factibilidad, las políticas encaminadas a mejorar la movilidad urbana sustentable, por ejemplo los sistemas de *Bus Rapid Transit* (BRT) requieren de un acompañamiento federal integral, que asegure una buena capacidad institucional y de gestión en los gobiernos estatales y municipales a fin de que dichos sistemas logren superar los retos de su puesta en marcha(14) y promuevan la reducción de gases efecto invernadero del sector transporte(15) .

Cuando los transportes conforman sistemas integrados en red y su diseño se realiza conjuntamente con la planeación de los usos del suelo, se facilita el acceso de la población a prácticamente todas las áreas de la ciudad y se permite una mejor distribución territorial de las funciones sociales y económicas; es decir, se fomentan ciudades más ordenadas y bajas en carbono, que crecen de acuerdo a las capacidades de transportar a las personas y los bienes, y no de manera "espontánea" como ocurre todavía en las ciudades y metrópolis mexicanas.

PROYECTOS QUE APOYA EL PROTRAM (16)

VERTIENTE	CONCEPTO
Inversión en Proyectos	<ul style="list-style-type: none"> • Créditos o recursos a fondo perdido para elaborar estudios
Apoyos para la inversión en Proyectos	<ul style="list-style-type: none"> • Aportaciones Recuperables y No Recuperables, según lo requiera el proyecto
Proyectos de transporte masivo	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyos para financiar inversión en equipos de transporte masivo, sus talleres y depósitos a través de deuda subordinada, capital o garantías, según lo requiera el proyecto
Proyectos de transporte masivo	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en infraestructura con sus instalaciones fijas
	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho de vía • Obra Pública o concesionada de las vías férreas o carriles exclusivos • Paradores, estaciones y terminales • Electrificación, sistemas de señales, comunicaciones y control
Equipo de transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Trenes, tranvías o autobuses de alta capacidad y convencionales
	<ul style="list-style-type: none"> • Talleres y depósitos de vehículos • Sistemas de boletos de prepago

- Obra pública inducida y expropiaciones

Fuente: FONADIN. Fondo Nacional de Infraestructura (2012) en:
http://www.fonadin.gob.mx/wb/fni/programa_de_transporte_urbano

Para impulsar con éxito una política nacional que propicie un entorno adecuado para una vida digna, es indispensable la construcción de ciudades que garanticen el derecho a un medio ambiente sano y viajes urbanos bajo condiciones de seguridad y equidad. En este sentido resulta indispensable llevar a cabo un trabajo intersectorial que, con instrumentos de gestión modernos, transforme los hábitos de desplazamiento e incentive el uso eficiente del espacio público a través de la implementación de proyectos de oferta y gestión de la demanda, así como obras de infraestructura que reduzcan la dependencia del uso del automóvil y atraigan a sus usuarios a realizar acciones en favor de la sustentabilidad ambiental.

Asentamientos humanos en zonas de riesgo y la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.

Un tema fuertemente asociado a las condiciones ambientales urbanas, es la vulnerabilidad y la ocurrencia de desastres. En los últimos años la ocurrencia de fenómenos naturales y antropogénicos han generado pérdidas para la población, la infraestructura y la economía. Los efectos de los terremotos, en 1985; las explosiones en San Juan Ixhuatepec en 1984 y en Guadalajara en 1992; el impacto de los huracanes Gilberto, Opal, Paulina, Roxana, Stan, Wilma, Manuel e Ingrid, así como diversos eventos meteorológicos, registrados en ciudades como Campeche, Chiapas, Guerrero, Nuevo León, Quintana Roo, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas y Veracruz, entre otras, son muestras de la vulnerabilidad que enfrentan millones de familias mexicanas asentadas en zonas de riesgo.

Los efectos previsible del calentamiento global por la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), se traducen en un incremento en la frecuencia e intensidad de fenómenos como huracanes, inundaciones, sequías, desertificación, pérdida de cubierta vegetal y en consecuencia procesos de erosión del suelo causada por aire y lluvias. Asimismo, el aumento del nivel del mar constituye una amenaza para los asentamientos humanos localizados en planicies costeras. Estas circunstancias obligan a la sociedad mexicana a adoptar estrategias de adaptación al cambio climático que reduzcan la vulnerabilidad de los asentamientos humanos y minimicen las pérdidas humanas, económicas y patrimoniales de la población.

Las pérdidas de vidas humanas y del patrimonio productivo del país por este tipo de eventos, han sido significativos. Cifras del Centro Nacional de Prevención de Desastres (Cenapred), consignan que en el periodo de 1990 a 2010 ocurrieron 75 eventos de diversa magnitud y naturaleza que dejaron más de 3 mil 500 personas fallecidas, miles de damnificados y daños a la economía por más de 250 mil millones de pesos corrientes.

De acuerdo a la misma fuente, hoy día 87.7 millones de habitantes en el país residen en zonas de riesgo por distintos tipos de fenómenos, de los cuales cerca del 70% habitan en zonas urbanas, el 9.5% en zonas semiurbanas y el resto (20.5%) en zonas rurales(17). Sólo en el periodo 2000-2010, más de 15 millones y medio de habitantes fueron afectados por tres tipos de fenómenos, de los cuales el 95.9%, corresponde a eventos hidrometeorológicos.

IMPACTO DE LOS DESASTRES EN LAS CIUDADES DEL PAÍS, 2000-2010

FENÓMENO	MUERTES	PERSONAS AFECTADAS	TOTAL DE DAÑOS (MILLONES DE PESOS)
Hidrometeorológicos (huracanes e inundaciones)	1,481	15,093,693	227,320.26
Geológicos (sismos)	272	591,565	12,007.78
Químicos (explosiones e incendios urbanos)	614	59,697	2,591.45

Fuente: CENAPRED. Características e impacto socioeconómico de los principales desastres ocurridos en la República Mexicana, de 2000 a 2010.

La vulnerabilidad y los riesgos en las ciudades tienen mayor incidencia sobre las familias de escasos recursos que regularmente ocupan estas zonas y; cuya reubicación posterior a la ocurrencia de fenómenos naturales se torna compleja y costosa.

La insuficiencia de medidas de planeación, prevención y mitigación a nivel de las regiones o zonas vulnerables se ve reflejada en la casi inexistente vinculación entre la información proporcionada por los atlas de riesgo y la toma de decisiones en temas como la concesión de permisos sobre uso de suelo, la provisión de infraestructura y la construcción de vivienda. Lo anterior se agrava debido a que no existen obligaciones claras acerca de la actualización de los atlas de riesgos por parte de las autoridades locales. En tanto la actualización de los atlas de riesgo no sea considerada como un insumo indispensable para la gestión del desarrollo urbano, la población asentada en zonas irregulares continuará asumiendo los costos de una política de desarrollo urbano incompleta.

El desarrollo urbano ordenado y el respeto irrestricto a las condiciones ambientales de las áreas no urbanizadas, son condiciones indispensables para la gestión de los riesgos. La gestión de riesgos debe incluirse de forma prioritaria dentro de las agendas pública y social.

Política Nacional de Desarrollo Regional.

México es un país con un territorio diverso, cuenta con cinco tipos de climas y más de sesenta subclimas, su diversidad orográfica y su morfología determinan áreas de lomeríos, planicies, valles y montañas. El territorio ocupado por nuestro país utiliza tres husos horarios, y veinte por ciento de los paralelos del hemisferio norte; lo habitan más de cincuenta mil especies conocidas -lo que lo coloca como uno de los países con mayor biodiversidad en el planeta- además es un país multiétnico conformado por, alrededor, de sesenta y cinco pueblos indígenas, población mestiza y extranjera.

La diversidad físico territorial y cultural de nuestro país es una fuente potencial de riqueza y desarrollo, aunque es necesario reconocer que actualmente existen restricciones para su aprovechamiento. Las condicionantes que enfrentan las distintas regiones(18) para potencializar sus atributos han generado brechas y desigualdades.

Un indicador que permite analizar la desigualdad entre diversas regiones del país es el porcentaje de la población estatal en pobreza extrema. De acuerdo con la medición oficial de la pobreza, a cargo del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), el fenómeno de la pobreza extrema afecta en mayor medida a las entidades federativas ubicadas en la zona sur del país, particularmente a los estados de Chiapas 32.2%, Guerrero 31.7% y a Oaxaca con 23.3%. En tanto que la menor incidencia se registra en las entidades federativa Nuevo León 2.4%, en el Distrito Federal 2.5% y Baja California 2.7%(19).

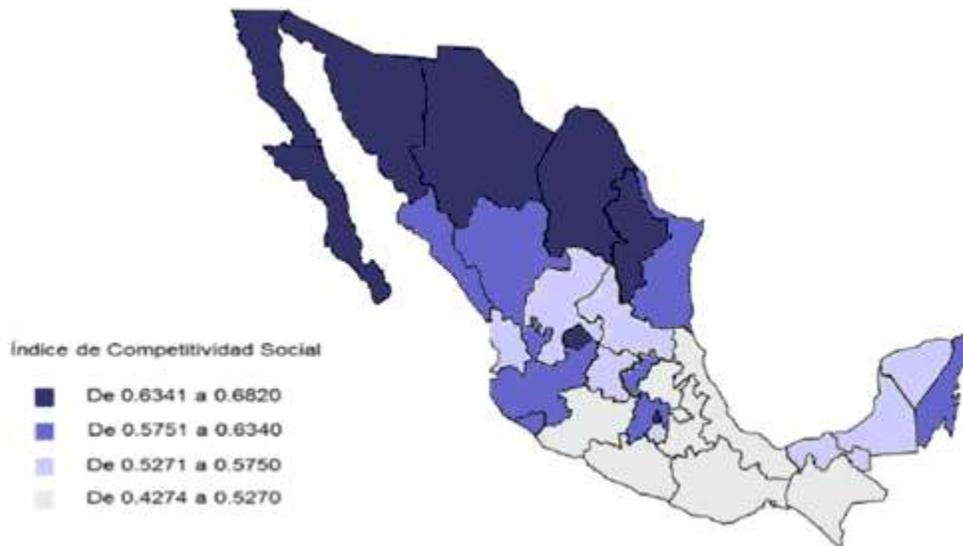
PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN EN POBREZA EXTREMA POR ENTIDAD FEDERATIVA, 2012



Fuente: Coneval (2013). Resultados de pobreza a nivel nacional y por entidades federativas 2010-2012

Otro indicador que permite analizar la desigualdad es el Índice de Competitividad Social del PNUD(20), las entidades con el índice más bajo se ubican en el sur como lo son Oaxaca y Chiapas. Mientras que las mejor posicionadas se encuentran en la región norte, tal como son Baja California, Baja California Sur, Coahuila Nuevo León, Sonora y Tamaulipas.

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD SOCIAL POR ENTIDAD, 2012



Fuente: elaboración propia a partir de datos del PNUD.

Al considerar el PIB per cápita estatal, nuevamente es posible identificar a los estados de Chiapas, Guerrero y Oaxaca, como las entidades con el menor producto, seguidas de Hidalgo, Michoacán, Nayarit, Tlaxcala y Zacatecas e; es decir, estados concentrados, principalmente, en la mitad sur del país(21). Al respecto, vale la pena mencionar que si bien Campeche y Tabasco y están dentro de las entidades con mayor PIB per cápita, debido a la producción de hidrocarburos, también presentan un porcentaje significativo de población en pobreza extrema 10.4% y 14.3 respectivamente.(22)

En cuanto a recursos naturales se refiere, la región sur del país cuenta con la mayor disponibilidad de agua(23), mayor diversidad cultural y natural; mientras que la región norte es la que cuenta con mayores recursos industriales además de una vasta riqueza cultural y natural.

En cuanto a infraestructura se refiere existen marcadas diferencias en el acceso hacia desde las regiones a los medios de producción y a los mercados. La infraestructura y los servicios de transporte de carga y logística constituyen un factor de competitividad fundamental para las empresas y regiones en un mundo globalizado. México enfrenta el reto de desarrollar estas infraestructuras y servicios en función de los requerimientos cuantitativos y cualitativos de las principales cadenas globales de valor en las que se inserta el país. Por su impacto en un desarrollo urbano y regional equilibrado, es la identificación y planeación de corredores logísticos contribuirá a mejorar el acceso de las regiones a oportunidades de crecimiento y desarrollo.

En los últimos años, la ausencia de una política nacional, así como de estrategias y programas de desarrollo regional provocó la desarticulación de los esfuerzos de las entidades de gobierno para hacer una eficiente y efectiva programación de los recursos a favor del desarrollo de las regiones. Adicionalmente al no existir marcos jurídicos ni administrativos, los fideicomisos y los fondos creados para la planeación del desarrollo regional operaron con dificultades y pocos resultados. Actualmente los fideicomisos existentes - Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro (FIDECENTRO), Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro Occidente (FIDERCO), Fideicomiso para el Desarrollo Económico del Noreste de México (FIDENORESTE) y Fideicomiso para el Desarrollo Regional del Sur Sureste no cuentan con recursos suficientes o si cuentan con ellos, como en el caso del Fondo Regional (FONREGION), no cuentan con la orientación necesaria para atender problemáticas regionales.

En este sentido, los fideicomisos han optado por diversas soluciones, así el FIDCENTRO acordó su extinción en abril de 2013 y se encuentra actualmente realizando las gestiones para concluir su extinción. Por su parte el FIDERCO continúa operando y ya designado a la Sedatu como su Secretario Técnico. El FIDENORESTE no ha sesionado desde 2012 y el FIDESUR se encuentra realizando las gestiones para elegir a su próximo presidente. Por lo que se espera que una vez concluida la transición existan fideicomisos funcionales en donde la Sedatu además de establecer los lineamientos de la política de desarrollo regional aporte recursos a los mismos.

Uno de los objetivos del Gobierno de la República, durante esta administración, es reducir las diferencias en desarrollo económico y calidad de vida entre las regiones mexicanas. Para conseguir un desarrollo nacional integral, es necesario fomentar el desarrollo regional a partir de la construcción de las condiciones para que las vocaciones regionales se reconozcan, sus potencialidades se realicen y sus restricciones se superen. Así, la política de desarrollo regional establecida en el PNDU impulsará un federalismo cooperativo e incluyente que promueva el desarrollo económico sustentable, la conectividad e infraestructura y el bienestar y prosperidad de los mexicanos. Esta política estará fundamentada en los principios de complementariedad, solidaridad, inclusión, sustentabilidad, equidad e innovación.

El desafío parte de recuperar el enfoque regional del desarrollo, de manera que las infraestructuras, los equipamientos, los servicios y en general, la racionalidad del proceso de desarrollo, se oriente a resolver las necesidades de las regiones y a poner en valor sus recursos y vocaciones. Este enfoque regional contribuye además a abordar problemas multifacéticos e intersectoriales como la mitigación de la pobreza, la prevención del delito, la elevación de la calidad de vida, la inclusión social, la productividad y la competitividad, la sustentabilidad y la participación social en el desarrollo.

La planeación regional es un instrumento clave para enfrentar los retos del desarrollo nacional en un contexto de apertura y competencia global(24). Los enfoques sectorial y regional del desarrollo no son aproximaciones excluyentes en la formulación de políticas públicas, sino complementarias, pero deben articularse y compensarse entre sí, sin que alguna prevalezca sobre la otra.

CAPÍTULO II.

ALINEACIÓN A LAS METAS NACIONALES

Alineación Al Plan Nacional de Desarrollo y al Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano				
Plan Nacional de Desarrollo				Programa Nacional de Desarrollo Urbano
Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia(s) del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial PNDU	Objetivo del Programa Nacional de Desarrollo Urbano
	Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Estrategia 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.	Objetivo 3. PSDATU Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.	Objetivo 1. Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
México Incluyente			Objetivo 3. PSDATU Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes. Objetivo 2. PROMARNAT Incrementar la resistencia a efectos del cambio climático y disminuir las emisiones de compuestos y gases de efecto invernadero.	Objetivo 2: Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.
			Objetivo 3. PSDATU Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.	Objetivo 3. Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.
			Objetivo 3. PSDATU Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.	Objetivo 4. Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos.
	Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Estrategia 2.5.3. Lograr una mayor y mejor coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno, para el ordenamiento sustentable del territorio, así como para el impulso al desarrollo regional, urbano, metropolitano y de vivienda.		Objetivo 6. Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.
México en Paz	Objetivo 1.6. Salvaguardar a la población, a sus bienes y a su entorno ante un desastre de origen natural o humano.	Estrategia 1.6.1. Política estratégica para la prevención de desastres		Objetivo 5. Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales

CAPÍTULO III.

OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Objetivo 1. Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El desarrollo urbano en México se ha caracterizado por la expansión desordenada de sus áreas urbanas, lo que ha generado zonas marginadas, segregación habitacional y la ocupación irregular del suelo en las periferias.

Para combatir lo anterior y propiciar el desarrollo de ciudades densas, justas y sustentables es necesario reformar la legislación urbana, subordinar el interés privado a la función social del suelo, fomentar el uso intensivo del suelo intraurbano e incentivar la redensificación y el aprovechamiento de los predios intraurbanos baldíos y subutilizados.

Los desarrollos que se construyan en la periferia de las ciudades serán autorizados y financiados sólo de manera excepcional al seno de la Comisión Intersecretarial de Vivienda, mediante un mecanismo de certificación que garantice que cuenten con la infraestructura, servicios y empleos necesarios para ser sustentables.

Estrategia 1.1 Impulsar una reforma urbana que propicie la adecuación, actualización, congruencia y coherencia del marco jurídico e institucional.	
Líneas de Acción	
1	Vincular el desarrollo urbano, el ordenamiento territorial y la vivienda a una función social y sustentable del suelo.
2	Actualizar el marco jurídico del desarrollo urbano, ordenamiento territorial y vivienda, analizando la factibilidad de unificarlo en un Código General.
3	Fijar las bases normativas para que las entidades federativas expidan códigos que unifiquen las leyes estatales respectivas.
4	Propiciar que los municipios integren sus reglamentos conexos(25) en códigos municipales.
5	Fomentar la reestructuración y simplificación del contenido normativo de la legislación local urbana y de vivienda.
6	Brindar asistencia técnica a estados y municipios a fin de que puedan elaborar y proponer reformas a la normatividad urbana local(26).
7	Promover la reforma de la LGAH(27) para que promueva un modelo de desarrollo urbano sustentable y vele por el derecho a la ciudad.
8	Gestionar la homologación de la normatividad sobre desarrollo urbano entre los gobiernos locales, promoviendo la inclusión de criterios de sustentabilidad.
9	Crear un marco normativo nacional vinculante que facilite la integración de políticas de movilidad, desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

Estrategia 1.2 Mejorar los instrumentos en materia de planeación y gestión urbana para fomentar ciudades compactas.

Líneas de Acción

1	Promover la inclusión de estrategias para fomentar la ciudad compacta, en los PDU(28)
2	Implementar un sistema de información geoestadística que concentre información estandarizada útil para la toma de decisiones de planificación y gestión.
3	Promover la asignación de recursos económicos y técnicos a los gobiernos locales para mejorar sus mecanismos de recaudación de impuesto predial.
4	Fomentar entre los gobiernos locales la implementación de mecanismos que permitan recuperar la plusvalía del suelo a favor de la ciudad.
5	Impulsar con los ayuntamientos la adopción de reglamentaciones que establezcan porcentajes de vivienda social y vertical en los nuevos desarrollos.
6	Fomentar entre los municipios la adopción de lineamientos que regulen la dotación, calidad y ubicación de áreas verdes y equipamientos.
7	Impulsar la inclusión de criterios de accesibilidad universal en los reglamentos locales que inciden en el diseño de las vialidades.
8	Realizar estudios sobre los requerimientos de cajones de estacionamientos en normativas locales, para hacer eficiente su uso.
9	Fortalecer la cooperación internacional en materia de desarrollo urbano para compartir conocimientos y recursos técnicos que permitan replicar prácticas exitosas

Estrategia 1.3 Identificar los límites de las zonas urbanizables para propiciar el crecimiento ordenado de las ciudades

Líneas de Acción

1	Firmar Convenios de Coordinación(29) con los gobiernos estatales y municipales para alcanzar los objetivos de los PNDU(30) y PNV(31)
2	Inhibir el desarrollo en áreas no urbanizables, prioritariamente en aquellas que pudieran representar riesgos para la población.
3	Controlar, a través de Desarrollos Certificados, la expansión urbana fuera de los polígonos de contención urbana
4	Impulsar proyectos acordes con la vocación del suelo de preservación, agropecuario, forestal, ecoturismo, entre otros.

5	Facilitar la incorporación de suelo apto(32) en áreas urbanizables continuas a las manchas urbanas.
6	Promover la adopción de los Perímetros de Contención Urbana, como base para la delimitación del crecimiento deseable de las ciudades.
7	Alinear los criterios del otorgamiento de créditos y subsidios a la vivienda con un enfoque socioespacial y de contención de las manchas urbanas
8	Priorizar la utilización de los recursos de Pasprah(33) para la regularización de predios en zonas urbanizables dentro de los Perímetros de Contención Urbana.
9	Establecer e implementar lineamientos(34) para la gestión, evaluación, aprobación, y seguimiento de los Desarrollos Certificados.
10	Condicionar el financiamiento federal a proyectos inmobiliarios que cumplan con lineamientos y estándares urbanos mínimos establecidos.

Estrategia 1.4 Incentivar el uso óptimo del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos y subutilizados.	
Líneas de Acción	
1	Generar mecanismos para identificar, cuantificar y clasificar baldíos, así como los instrumentos para incorporarlos al mercado de suelo para vivienda.
2	Promover ajustes a densidades y alturas permitidas para impulsar la vivienda vertical y la redensificación de zonas estratégicas en las ciudades.
3	Mitigar los factores que inhiben el aprovechamiento óptimo de predios ubicados en los polígonos Procurha(35).
4	Otorgar, mediante el PCRU(36), subsidios al desarrollo de suelo intraurbano para la construcción de vivienda social digna y sustentable.
5	Rescatar los derechos de vía federales subutilizados y susceptibles de urbanización y fomentar su aprovechamiento.
6	Impulsar la recuperación y conservación de ríos, barrancas y cuerpos de agua como áreas de aprovechamiento ambiental.
Estrategia 1.5 Apoyar la construcción, renovación y mantenimiento del equipamiento e infraestructura para fomentar la densificación y consolidación de zonas urbanas estratégicas.	
Líneas de Acción	

1	Promover la adopción de polígonos Procurha y concentrar en ellos inversiones de los tres órdenes de gobierno para su regeneración.
2	Contribuir al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de los hogares asentados en las zonas de actuación del Programa Hábitat.
3	Apoyar, a través de Hábitat, proyectos integrales de los municipios para revitalización, protección, y conservación de centros históricos
4	Promover proyectos integrales que amplíen y mejoren la infraestructura en los polígonos Hábitat.
5	Priorizar el apoyo a proyectos que promuevan la movilidad urbana sustentable.
6	Focalizar los recursos de los programas(37) de la Sedatu(38) en polígonos específicos y lograr así mayor impacto.
7	Gestionar la concurrencia de recursos públicos y privados en polígonos urbanos acotados, definidos por la Sedatu.

Estrategia 1.6 Hacer de las áreas conurbadas y las zonas metropolitanas unidades territoriales funcionales que estructuren el sistema urbano	
Líneas de Acción	
1	Impulsar las reformas jurídicas para que las zonas conurbadas y metropolitanas sean reconocidas como unidades territoriales de planeación.
2	Generar incentivos para el desarrollo de proyectos intermunicipales y de carácter metropolitano a través de programas y fondos federales
3	Fortalecer los mecanismos institucionales para que la ejecución de recursos del Fondo Metropolitano se destine a proyectos que resuelvan problemáticas metropolitanas.
4	Apoyar la creación de institutos de planeación urbana y consejos ciudadanos de carácter metropolitano.
5	Promover la reactivación de las comisiones de conurbación(39) y dotarlas de mayores capacidades de acción.
6	Fortalecer la participación de la Federación en la planeación y gestión de zonas metropolitanas con los gobiernos estatales y municipales.
7	Fomentar recuperación y mantenimiento y apropiación del espacio público para la prevención social de la violencia y la delincuencia.

Objetivo 2. Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.

Para conseguir que las ciudades cumplan su función como centros de desarrollo y de bienestar es necesario que éstas sean sustentables. Debemos considerar a la sustentabilidad de una ciudad en

un sentido amplio y no sólo como la convivencia armónica de ésta con su entorno; la ciudad es sustentable cuando considera factores sociales, económicos y ambientales.

Podemos hablar de una ciudad sustentable socialmente cuando su tejido social es fuerte, sus ciudadanos se apropian del espacio público y la estructura urbana facilita la convivencia armónica de una sociedad diversa; es sustentable económicamente cuando todos sus habitantes tienen acceso a oportunidades de desarrollo sin importar sus condiciones socioeconómicas y sus fuentes de empleo son robustas y diversas; y es sustentable ambientalmente cuando su desarrollo no compromete la disponibilidad de recursos naturales para las próximas generaciones y se da en armonía con el ecosistema.

Estrategia 2.1 Crear instrumentos normativos para el desarrollo de ciudades ambientalmente sustentables.	
Líneas de Acción	
1	Promover espacios de coordinación interinstitucional para generar instrumentos que incluyan la regulación ambiental de los asentamientos humanos.
2	Incorporar en los PDU instrumentos de ordenamiento ecológico que garanticen el balance territorial entre el suelo urbano y el de conservación.
3	Fortalecer los lineamientos sobre equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno contenidos en la <i>Ley de Vivienda</i>
4	Implementar lineamientos vinculados al PNDU y al PROMARNAT(40) que garanticen la protección de áreas de interés ecológico localizadas en los entornos urbanos.
5	Promover el reconocimiento del ciclo integral del agua dentro de los PDU municipales y de centros de población.
6	Promover la creación de una certificación ambiental en coordinación con Semarnat y Conagua para incluir criterios de sustentabilidad de proyectos urbanos.
7	Promover la certificación de zonas de desarrollo turístico sustentable, en coordinación con la Sectur.

Estrategia 2.2 Impulsar la sustentabilidad social, promoviendo una cultura de convivencia y participación ciudadana y fortaleciendo el tejido social de las comunidades.	
Líneas de Acción	
1	Fomentar procesos de participación comunitaria que tengan incidencia en la planeación e implementación de estrategias de mejoramiento urbano.
2	Impulsar la creación y el fortalecimiento de observatorios urbanos(41) para dar seguimiento a los diferentes aspectos de la política urbana.
3	Impulsar a través del Programa Hábitat la regeneración urbana, la prevención del delito y el desarrollo comunitario.

4	Contribuir a mejorar el entorno e imagen de las ciudades y la percepción de seguridad ciudadana a través del PREP.(42)
5	Promover acciones de desarrollo social y participación comunitaria en los espacios intervenidos por PREP y Hábitat.
6	A través de PREP y Hábitat,(43) contribuir al Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.
7	Promover, por medio del PRRUH,(44) la cultura de convivencia vecinal y condominal en las unidades habitacionales.
8	Promover con estados y municipios la adopción y aplicación de estatutos orgánicos leyes de condominios.
9	Diseñar estrategias para evitar que los procesos de renovación urbana expulsen a la población originaria.
10	Impulsar el rescate del patrimonio arquitectónico y barrios históricos de las ciudades para reforzar la identidad vecinal.

Estrategia 2.3 Promover la sustentabilidad económica del desarrollo en las ciudades y sus barrios.	
Líneas de Acción	
1	Promover un crecimiento policéntrico(45) en zonas con potencial económico.
2	Incentivar la mezcla de usos de suelo para generar oferta de bienes y servicios cercanos a la vivienda.
3	Promover, con el apoyo del Inadem(46) y el Inaes(47) , el comercio y consumo local al interior de los desarrollos inmobiliarios.
4	Fomentar la provisión de equipamientos e infraestructura que respondan a la vocación económica de las ciudades.
5	Concertar la aplicación de recursos públicos, privados y de banca de desarrollo, en proyectos que impulsen la sustentabilidad económica de las ciudades y barrios
6	Identificar y promover las ventajas competitivas de cada ciudad, para coadyuvar a su crecimiento económico local.
7	Rescatar la importancia de los mercados públicos como equipamientos clave para las actividades económicas y sociales locales.
8	Establecer incentivos normativos, fiscales y financieros para generar nuevas centralidades urbanas en zonas carentes de fuentes de trabajo y equipamiento.

Estrategia 2.4 Optimizar la inversión y el gasto en implementación, gestión y mantenimiento de servicios urbanos.	
Líneas de Acción	
1	Fomentar la creación de empresas para la gestión de servicios urbanos a través de asociaciones público-privadas.
2	Promover proyectos de regeneración urbana y densificación en zonas servidas con sistemas de transporte público masivo.
3	Impulsar la adopción de proyectos de urbanización basados en fundamentos técnicos, que maximicen los beneficios sociales de la inversión.

Estrategia 2.5 Incorporar criterios de adaptación y mitigación al cambio climático en la planeación del desarrollo urbano	
Líneas de Acción	
1	Establecer la inclusión de criterios de adaptación al cambio climático en los proyectos de desarrollo urbano acordes con la LGEEPA(48).
2	Coordinar con Semarnat la alineación de la política nacional de desarrollo urbano con los programas de ordenamiento ecológico, el PECC(49) y el PEPyCS(50).
3	Impulsar la implementación de acciones de mitigación apropiadas a cada país (NAMAs) en materia de desarrollo urbano y vivienda.
4	Incluir criterios de conservación, protección ambiental, equilibrio hídrico y vocación de suelo en la aprobación de proyectos de desarrollo urbano
5	Formular e instrumentar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático a través de la CICC (51)
6	Impulsar la cooperación de la banca de desarrollo para implementar medidas que ayuden a desarrollar ciudades bajas en carbono.

Objetivo 3. Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.

Para contar con ciudades densas es necesario incentivar la ocupación de los baldíos intraurbanos, administrarlos eficientemente y procurar el acceso de toda la población demandante al mismo, especialmente el suelo requerido por los grupos sociales de menor ingreso y el suelo necesario para proveer a la ciudad de la infraestructura y equipamientos suficientes para el desarrollo de sus habitantes.

Por ello es necesario crear nuevos instrumentos para la reagrupación parcelaria, transferencia de potencialidades, reparcelación, polígonos de actuación y administración de plusvalías. En paralelo, es necesario crear instrumentos para generar reservas territoriales para el desarrollo de la ciudad, recuperar y aprovechar debidamente los derechos de vía y en general los inmuebles en manos del gobierno en sus tres ámbitos.

Estrategia 3.1 Implementar instrumentos que procuren una oferta de suelo apto para atender las necesidades de desarrollo urbano y vivienda.

Líneas de Acción

1	Aumentar y diversificar las fuentes de financiamiento, tanto públicas como privadas, que participen en los procesos de urbanización.
2	Aprovechar los productos financieros del Gobierno de la República y el apoyo de banca de desarrollo para ejecutar proyectos urbanos.
3	Establecer esquemas de financiamiento de mediano plazo y subsidio para la adquisición de suelo habilitado bajo criterios de sustentabilidad.
4	Ejecutar proyectos de inversión conjunta de los tres órdenes de gobierno e iniciativa privada, para adquisición y habilitación de suelo.
5	Promover el derecho de preferencia de estados y municipios para adquirir tierras en venta, privadas y ejidales previo dominio pleno.
6	Detectar zonas para el reciclaje urbano y desarrollar proyectos de usos mixtos y vivienda con mezcla de ingresos.

Estrategia 3.2 Definir normas de regulación, control y sanción de los procesos de ocupación irregular de suelo.

Líneas de Acción

1	Promover el diseño y la adopción de un régimen de responsabilidades para sancionar a quienes promuevan la ocupación predios irregulares.
2	Crear instrumentos de permuta de suelo periférico, irregular o de alto riesgo por suelo intraurbano, para prevenir asentamientos irregulares.
3	Establecer e implementar parámetros de intervención en los asentamientos irregulares más proclives a alguna afectación por amenaza natural o antropogénica.
4	Promover un sistema eficaz de sanciones aplicables a funcionarios públicos que autoricen proyectos fuera de los límites establecidos en PDU.
5	Establecer una coordinación permanente con Semarnat para apoyar en la vigilancia, y eventual sanción a quien ocupe áreas naturales protegidas(52) .

Estrategia 3.3 Aplicar en coordinación con gobiernos locales instrumentos de financiamiento que permitan recuperar plusvalías a favor de la ciudad

Líneas de Acción

1	Incentivar que los gobiernos locales retengan el control de los derechos por arriba del coeficiente básico(53).
2	Fortalecer instrumentos para captar la plusvalía generada por intervenciones y mejoras en el entorno urbano.
3	Aplicar un impuesto a predios baldíos subutilizados para inhibir la especulación del suelo.
4	Diseñar un sistema específico de tributación para evitar la especulación del suelo.
5	Desarrollar un mercado de capitales para la inversión inmobiliaria, que facilite el desarrollo de terrenos intraurbanos.

Estrategia 3.4. Brindar certidumbre a la propiedad y uso de suelo para evitar la especulación y subutilización del mismo.

Líneas de Acción

1	Fomentar el ordenamiento de los asentamientos humanos irregulares para generar certeza jurídica de la propiedad de la tierra.
2	Fortalecer el financiamiento del Pasprah(54) para apoyar en los procesos de regularización de la propiedad del suelo.
3	Sustituir Corett(55) por una nueva institución que atienda las causas y no las consecuencias de la ocupación irregular del suelo.
4	Constituir una nueva institución federal que facilite la producción de suelo apto para el desarrollo urbano.
5	Promover la instrumentación de normas jurídicas que permitan combatir la informalidad en el mercado de suelo.
6	Desarrollar nuevos instrumentos que permitan la reagrupación parcelaria y transferencia de derechos de uso de suelo, entre otros.
7	Modernizar y homologar los sistemas de registros públicos de la propiedad y los catastros.
8	Permitir el intercambio de reservas privadas fuera de los perímetros de contención, por terrenos intraurbanos de propiedad de los gobiernos locales.

Objetivo 4. Impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.

Para impulsar con éxito la política nacional urbana y propiciar un entorno adecuado para una vida digna, es indispensable la construcción de ciudades que garanticen el derecho a un medio ambiente sano y el acceso a medios de transporte públicos en condiciones de seguridad y equidad.

Resulta indispensable transformar los hábitos de desplazamiento de los mexicanos a través de la implementación de proyectos de oferta y gestión de la demanda de los servicios de transporte público, así como de políticas que desincentiven el uso del automóvil y generen que sus usuarios utilicen medios de transporte masivo y no motorizado.

Fomentar la movilidad urbana sustentable, para romper el paradigma enfocado en aumentar la infraestructura destinada a vehículos particulares, facilitará el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos, mejorando con ello su calidad de vida, elevando su productividad, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y facilitando la adaptación de las ciudades al cambio climático.

Estrategia 4.1. Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.

Líneas de acción	
1	Implementar una estrategia nacional de movilidad urbana sustentable, basada en la articulación de políticas de suelo y transporte.
2	Promover en los distintos instrumentos de planeación (PDU y en ROP(56)), la inclusión de criterios y lineamientos de movilidad.
3	Incentivar, a nivel local y metropolitano, la creación de organismos especializados en movilidad urbana sustentable.
4	Impulsar la modificación de la normatividad local para garantizar la construcción de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público adecuada.
5	Promover la inclusión de criterios de movilidad urbana sustentable en los reglamentos de vialidad y tránsito a nivel local.
6	Promover la inclusión de lineamientos de intermodalidad y densificación de corredores en la aprobación de proyectos derivados PROTRAM.(57)
7	Fomentar la integración de la planeación y regulación de la circulación de transporte de carga con los PDU y movilidad.
8	Impulsar una legislación MUS(58) que promueva viajes seguros y equitativos; y vele por el derecho a un medio ambiente sano
9	Proponer modificaciones a metodologías de evaluación costo-beneficio de proyectos de movilidad para incorporar la evaluación de impactos ambientales y sociales.

Estrategia 4.2. Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.

Líneas de acción	
1	Impulsar la adopción del modelo del Desarrollo Orientado al Transporte como modelo urbano para la planeación de las ciudades mexicanas.
2	Desarrollar guías metodológicas y lineamientos de movilidad sustentable que faciliten la implementación de proyectos locales y de buenas prácticas.
3	Promover con autoridades locales estudios que permitan entender los procesos de crecimiento, expansión y patrones de movilidad de

	las ciudades.
4	Impulsar con los institutos municipales de planeación proyectos de movilidad sustentable.
5	Promover la creación de agencias de movilidad que coordinen las acciones necesarias para asegurar sistemas integrados de transporte.
6	Incentivar alianzas público-privadas para la ejecución y mantenimiento de proyectos de movilidad sustentable.
7	Promover la creación de programas de asistencia técnico-financiera que promuevan mejoras en la seguridad vial durante la planeación e implementación de infraestructura urbana.
8	Garantizar la accesibilidad universal a edificios, espacios y sistemas de transporte públicos a través de normas oficiales y apoyo financiero.

Estrategia 4.3 Promover una cultura de la movilidad urbana sustentable.	
Líneas de acción	
1	Reducir las necesidades de movilidad fomentando la existencia de desarrollos con equipamiento, servicios e infraestructura.
2	Promover el mantenimiento y modernización de la infraestructura vial y de transporte bajo criterios de "calle completa"(59) , seguridad y eficiencia.
3	Incentivar proyectos de recuperación, ampliación y mantenimiento de infraestructura peatonal y ciclista para incrementar viajes sustentables.
4	Fomentar la recuperación de los centros históricos promoviendo la movilidad no motorizada y mayores restricciones al uso del automóvil.
5	Implementar el uso de tecnologías de la información en sistemas de movilidad urbana para mejorar la eficiencia de traslados.
6	Promover entre actores públicos y privados el desarrollo de sistemas orientados a racionalizar el uso del automóvil a nivel institucional.
7	Impulsar sistemas públicos de bicicletas.
8	Impulsar acciones para reducir las necesidades de circulación y estacionamiento de vehículos privados
9	Desarrollar y poner en práctica un programa integral de cultura de respeto para el uso de la infraestructura vial.
10	Priorizar al peatón en las políticas de movilidad urbana

Estrategia 4.4 Promover la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana.	
Líneas de acción	

1	Fomentar una relación interinstitucional con los gobiernos locales para impulsar políticas de movilidad en el ámbito de sus respectivas atribuciones.
2	Promover junto a SEMARNAT(60) el diseño de instrumentos de fomento y normativos que promuevan transporte y la movilidad sustentable que mitiguen emisiones GEI.
3	Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.
4	Incentivar el enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar(61) para reducir el consumo de combustibles fósiles y promover eficiencia energética
5	Fomentar a través de la CICC(62) estrategias de movilidad que apoyen el modelo de ciudad sustentable
6	Impulsar en coordinación con CONAPRA(63) modificaciones en diseño e infraestructura para reducir muertes, lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito.
7	Promover y fortalecer el SCICA(64) en coordinación con INECC(65) para implementar acciones de movilidad que mejoren la calidad del aire.
8	Fortalecer la implementación de Sistemas de Transporte Masivo a través del Grupo del Trabajo de -Protram-.
9	Fomentar recuperación, mantenimiento y apropiación del espacio público en coordinación con Segob.
10	Fomentar una relación interinstitucional con legisladores para impulsar políticas de movilidad en el ámbito de sus respectivas atribuciones.

Estrategia 4.5. Generar información e indicadores útiles para la toma de decisiones en materia de movilidad a nivel gubernamental, social y privado.

Líneas de acción

1	Realizar y difundir estudios que permitan entender los procesos de expansión urbana en México y los patrones de movilidad asociados.
2	Promover la realización de encuestas origen destino e indicadores para el monitoreo de la movilidad a nivel local y metropolitano.
3	Difundir información acerca de los impactos ambientales, de productividad y calidad de vida derivados de políticas de movilidad urbana sustentable.
4	Incentivar la participación social y del sector académico en el diseño de las políticas públicas para la movilidad urbana sustentable.
5	Promover la creación del Fondo Sectorial Conacyt-Sedatu, orientado a financiar la investigación en desarrollo urbano y la movilidad sustentable.
6	Establecer junto con instituciones académicas nacionales, indicadores de seguimiento sobre calidad urbana, desempeño ambiental y movilidad de las ciudades.
7	Realizar estudios de movilidad sustentable y su potencial de mitigación y adaptación al cambio climático en distintas ciudades

	del SUN(66) .
--	---------------

Objetivo 5. Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.

Año con año México está sujeto a diversos fenómenos naturales que pueden poner en riesgo a su población, por ello disminuir la vulnerabilidad de los mexicanos ante desastres naturales es una responsabilidad inalienable del Gobierno de la República.

Es imprescindible que el Gobierno de la República, a través de la Sedatu como rectora del territorio nacional y de los asentamientos humanos, realice acciones que disminuyan el riesgo de la población localizada en zonas de riesgo y evite el asentamiento de hogares en zonas susceptibles a fenómenos naturales y en las que sus moradores o su patrimonio pueden sufrir algún daño.

Estrategia 5.1 Garantizar la estricta observancia de los atlas de riesgo en los instrumentos de planeación territorial, ordenamiento ecológico y desarrollo urbano.	
Líneas de Acción	
1	Promover que todos los asentamientos humanos del Sistema Urbano Nacional cuenten con atlas de riesgo estandarizados.
2	Incorporar los atlas de riesgo a los instrumentos de desarrollo urbano y vincularlos con la determinación de usos de suelo.
3	Impulsar la creación y actualización de reglamentos de construcción acordes con los diferentes peligros y riesgos de los asentamientos humanos.
4	Homologar los criterios y metodologías de Cenapred(67) y Sedatu para la elaboración de atlas de riesgo de los asentamientos humanos.
5	Integrar los atlas de riesgo que cumplan la normativa de Cenapred y Sedatu en un sistema de información geoestadística.
6	Restringir el acceso a financiamiento federal al desarrollo de proyectos en zonas de riesgo.
7	Integrar al Registro Nacional de Reservas Territoriales y al Registro Único de Vivienda las zonas no susceptibles a ser urbanizadas.
8	Incorporar en la planeación y programación del desarrollo urbano y ordenamiento del territorio la gestión integral del riesgo.
9	Incentivar mediante la focalización de recursos y subsidios la actualización de los atlas de riesgo de los asentamientos humanos.

Estrategia 5.2 Fortalecer el marco normativo y de cooperación en materia de prevención y mitigación de riesgos.	
Líneas de Acción	
1	Promover la homologación de la legislación federal, estatal y municipal con lo establecido en la LGPC(68) en materia de riesgos.

2	Incluir en el marco normativo vigente la obligatoriedad de incorporar a los instrumentos municipales de planeación los atlas de riesgo.
3	Fortalecer la legislación vigente para incluir responsabilidades y sanciones a quien autorice o desarrolle proyectos en zonas de alto riesgo.
4	Evitar mediante convenios(69) el otorgamiento permisos y licencias de construcción en zonas de riesgo.
5	Coadyuvar en la elaboración de reglas de operación, lineamientos de programas y reglamentos que contribuyan a la prevención de riesgos(70).
6	Alinear las acciones de Sedatu en materia de prevención de riesgos con el Sistema Nacional de Protección Civil.

Estrategia 5.3 Disminuir la vulnerabilidad de los de los asentamientos urbanos para minimizar la ocurrencia de desastres.

Líneas de Acción

1	Promover y ejecutar programas, acciones y mecanismos de financiamiento dirigidos a mitigar riesgos asociados a fenómenos naturales.
2	Condicionar el desarrollo de proyectos inmobiliarios a la construcción de las obras de mitigación requeridas.
3	Establecer estándares de construcción acordes con los riesgos señalados en los atlas de riesgo.
4	Promover y apoyar la adquisición de vivienda intraurbana digna establecida en zonas de baja vulnerabilidad.
5	Promover la difusión entre la población acerca de los peligros y riesgos existentes asociados a fenómenos naturales y elevar su capacidad de respuesta.

Estrategia 5.4 Atender a las comunidades afectadas por desastres naturales y realizar acciones que disminuyan su vulnerabilidad

Líneas de Acción

1	Coordinar acciones con Cenapred, para medir, evaluar y atender daños en materia de vivienda e infraestructura provocados por fenómenos naturales.
2	Dar seguimiento a los programas de reconstrucción de vivienda e infraestructura vial urbana afectada por fenómenos naturales.
3	Promover la reubicación de aquellos asentamientos establecidos en zonas de riesgo que no sean sujetos a medidas de mitigación.
4	Evitar la ocupación y re-ocupación de suelo en zonas de riesgo para prevenir daños a la población.

Objetivo 6. Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.

Es necesario reconocer las vocaciones regionales para hacer políticas más eficientes que coadyuven a potencializar la región. En este sentido, las vocaciones son las detonadoras de los programas y estrategias que serán presentadas y concertadas entre los actores políticos, para poder, con su consentimiento, demandar y ejercer los recursos que detonen los proyectos contenidos en los programas de desarrollo regional.

Bajo este contexto al consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional se impulsará un federalismo cooperativo e incluyente que promueva el desarrollo económico sustentable, la conectividad e infraestructura y el bienestar y prosperidad de los mexicanos.

Estrategia 6.1. Involucrar a la sociedad en la generación de información para definir, implementar, evaluar y difundir estrategias de desarrollo regional.	
Líneas de acción	
1	Realizar estudios con instituciones académicas y expertos locales para definir las potencialidades y vocaciones a impulsar en las diferentes regiones.
2	Crear un sistema de indicadores del desarrollo regional que permita monitorear sus avances.
3	Promover la vinculación con instituciones académicas para implementar proyectos que atiendan la problemática de cada región siguiendo criterios de sustentabilidad.
4	Facilitar el intercambio de información sobre desarrollo regional entre empresas y universidades nacionales e internacionales.
5	Establecer estrategias de difusión de la Política Nacional de Desarrollo Regional.

6.2 Definir programas y estrategias de desarrollo regional a través de los cuales se instrumente la Política Nacional.	
Líneas de acción	
1	Convenir, con los gobiernos estatales que integran cada región, estrategias de desarrollo que reflejen una visión regional compartida.
2	Establecer una cartera de proyectos que fortalezcan las vocaciones regionales, la protección ambiental, el tejido social, y que detonen oportunidades de empleo.
3	Evaluar y difundir el avance de los diferentes programas de desarrollo regional
4	Fomentar mecanismos legales, aplicables a los tres órdenes de Gobierno, que sancionen el incumplimiento del programa de desarrollo regional.

5	Establecer mecanismos regulatorios que permitan dar continuidad a los programas regionales
6	Vincular la planeación urbana con la política de desarrollo regional

Estrategia 6.3. Crear y fortalecer instrumentos de financiamiento para el desarrollo regional.	
Líneas de acción	
1	Promover que los recursos del Fondo Regional se destinen a proyectos alineados a los programas de desarrollo regional.
2	Armonizar las reglas de operación del Fondo Regional con las del Fondo Metropolitano para impulsar proyectos complementarios.
3	Promover que los recursos de fondos fronterizos se apliquen a proyectos establecidos en los programas de desarrollo regional.
4	Establecer mecanismos para atraer recursos internacionales aplicables a proyectos de desarrollo regional.
5	Fomentar esquemas de participación-público privadas en proyectos orientados a la innovación y al beneficio social y ambiental de cada región.
6	Reestructurar los fideicomisos regionales adecuándolos al nuevo enfoque del desarrollo regional.
7	Impulsar la participación de la banca de desarrollo en el financiamiento de proyectos de los programas de desarrollo regional.

Estrategia 6.4 Contribuir al establecimiento de una nuevo marco institucional y jurídico para el desarrollo regional.	
Líneas de acción	
1	Coordinar las agendas de desarrollo regional de la Sedatu, el Congreso y las instituciones con incidencia en el tema.
2	Fomentar el reconocimiento de las regiones como unidades territoriales de planeación
3	Promover que los institutos locales de planeación y los observatorios urbanos participen en la gestión del desarrollo regional.
4	Promover reformas a la normativa federal para consolidar prácticas de planeación y gestión regional sustentable.
5	Establecer mecanismos de gestión y coordinación entre autoridades locales y federales para impulsar las potencialidades y vocaciones regionales.
6	Crear consejos intersecretariales regionales para coordinar la aplicación de la política de desarrollo regional.

7	Analizar, en coordinación con los países vecinos, la formalización de regiones fronterizas de cooperación.
---	--

Estrategia 6.5 Incorporar la sustentabilidad como uno de los criterios rectores del desarrollo regional.

Líneas de acción	
1	Impulsar las vocaciones regionales con base en criterios de sustentabilidad.
2	Incluir en la nueva política regional la restauración, recuperación, conservación y protección de los ecosistemas.
3	Vincular la planeación urbana- regional con la política de ordenamiento ecológico.
4	Incorporar a los programas de desarrollo regional, acciones para la protección del suelo con valor ambiental.
5	Analizar, con base en las vocaciones regionales, la viabilidad de establecer NAMAS locales y regionales.

Estrategia 6.6. Incrementar la competitividad y el desarrollo económico de las regiones, principalmente, las más rezagadas del país.

1	Impulsar la inversión en infraestructura y conectividad que facilite el intercambio dentro y entre las regiones
2	Fomentar la complementariedad de actividades productivas con criterios de sustentabilidad entre los sistemas rurales y urbanos que conforman la región
3	Facilitar la implementación de programas de fomento al desarrollo económico de grupos vulnerables para disminuir las brechas entre las regiones.
4	Impulsar y facilitar la implementación de programas de fomento a los emprendedores bajo el enfoque de vocación regional.
5	Generar programas de movilidad intermodal con una visión de accesibilidad y conectividad entre las ciudades.
6	Transitar de una política regional basada en subsidios a una basada en impulsar las vocaciones económicas de la región.

CAPÍTULO III. 1

PROGRAMAS TRANSVERSALES

Para llevar a México a su máximo potencial, el PND establece la incorporación de tres Estrategias Transversales: i) Democratizar la Productividad; ii) Un Gobierno Cercano y Moderno; y iii) Perspectiva de Género en todas las acciones de la presente Administración.

Estas estrategias serán impulsadas por medio de la adopción de distintas líneas de acción que se describen a continuación y que buscan eliminar las barreras que frenan el desarrollo económico, político y social de nuestro país.

DEMOCRATIZAR LA PRODUCTIVIDAD

El nuevo modelo de desarrollo urbano que impulsa el *Programa Nacional de Desarrollo Urbano*, está dirigido al aprovechamiento de todos los factores y ventajas que ofrecen las ciudades. La utilización eficiente del territorio nacional contribuirá a elevar la calidad de vida de las familias y a detonar la productividad.

La planeación adecuada de ciudades compactas y habitables; con opciones de vivienda bien localizada y adecuadas para los distintos ingresos de la población; con más y mejor espacio público, y con soluciones integrales de movilidad que dan prioridad al ciudadano y al medio ambiente contribuirán a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

El nuevo modelo de desarrollo urbano promoverá la sustentabilidad económica mediante el fomento de actividades económicas al interior de las ciudades y sus barrios, para que en la medida en que la población satisfaga sus necesidades de consumo básicas al interior de los barrios, se disminuya la necesidad de movilidad, el gasto en transporte y se contribuya al fortalecimiento económico del país.

En materia ambiental, la sustentabilidad será promovida mediante convenios de colaboración con la Conagua y Semarnat, estos convenios tienen el propósito de generar instrumentos de regulación ambiental en los asentamientos humanos, así como la alineación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano con los Programas de Ordenamiento Ecológico. En el caso de la vinculación con Conagua, se busca promover el reconocimiento del ciclo integral del agua en los Programas de Desarrollo Urbano Municipales y de Centro de Población.

Objetivo 1. Promover el uso y asignación eficiente de los factores de producción de la economía.
Estrategia 1.1. Fortalecer el buen funcionamiento de los mercados laborales para impulsar la creación de empleos formales y bien remunerados
Líneas de acción
1.1.3 Analizar integralmente los programas de gobierno y políticas públicas para que las estrategias y programas de gobierno induzcan la formalidad.
Estrategia 1.3. Promover el uso eficiente del territorio nacional, tanto en las ciudades como en el medio rural.
Líneas de acción
1.3.1 Otorgar certidumbre jurídica a la tenencia y uso de la tierra.
1.3.3 Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable.
1.3.4 Promover el ordenamiento territorial en zonas urbanas, así como el desarrollo de ciudades más competitivas.
1.3.5 Conducir el proceso de ordenamiento ecológico general del territorio y apoyar los procesos de ordenamiento regionales y locales.
Objetivo 3. Fortalecer el ambiente de negocios en el que operan las empresas y los productores del país.

Estrategia 3.1. Mantener la estabilidad macroeconómica y financiera con el fin de generar un marco de certidumbre para los agentes económicos.
Líneas de acción
3.1.1 Proteger las finanzas públicas ante riesgos del entorno macroeconómico.
3.1.2 Fortalecer los ingresos del sector público
3.1.3 Promover un manejo responsable del endeudamiento público que se traduzca en bajos costos de financiamiento y órdenes de riesgo prudentes.

GOBIERNO CERCANO Y MODERNO

Las líneas transversales correspondientes al Programa para un Gobierno Cercano y Moderno, de carácter general, se establecerán y se darán seguimiento mediante convenios de colaboración celebrados entre la coordinadora del sector, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de la Función Pública.

IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y NO DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS MUJERES

Con la intención de promover la consecución de los objetivos del PND, la Sedatu asume de forma conjunta con las demás Secretarías el compromiso de impulsar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, como parte de su estrategia para que México alcance su máximo potencial.

Para alcanzar ciudades socialmente sustentables es necesario un cambio cultural, generar una sociedad en la que las personas se reconozcan y respeten, donde hombres y mujeres se vean, se traten y se conciban como pares; y donde prevalezca una cultura de derechos humanos, igualdad y no discriminación que permita la construcción de una sociedad inclusiva con una ciudadanía participativa.

La Sedatu a través de sus programas Hábitat y Rescate de Espacios Públicos promoverá la introducción o mejoramiento de infraestructura social y equipamientos, como parte de una estrategia integral en la que todos los ciudadanos y en especial las mujeres tengan acceso a espacios públicos y ciudades dignas, seguras e incluyentes.

El nuevo modelo de desarrollo urbano demanda la participación de todos los sectores de la sociedad, de mujeres y hombres comprometidos por aprovechar las ventajas de la urbanización y alcanzar su máximo potencial.

Objetivo transversal 1: Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y propiciar un cambio cultural respetuoso de los derechos de las mujeres.
Estrategia 1.2 Promover acciones afirmativas para garantizar el ejercicio de los derechos de las mujeres y evitar la discriminación de género
Líneas de acción
1.2.5 Desarrollar protocolos y códigos de conducta para que los prestadores de servicios atiendan a las mujeres sin discriminación o misoginia.
Objetivo transversal 1: Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y propiciar un cambio cultural respetuoso de los derechos de las mujeres.

Estrategia 1.3 Promover el liderazgo y participación significativa de las mujeres en cargos y puestos de toma de decisiones

Líneas de acción

1.3.3 Impulsar la paridad en la asignación de puestos directivos en gobiernos federal, estatales y municipales.

1.3.4 Impulsar la paridad en la asignación de puestos directivos en la Administración Pública Federal u organismos autónomos.

Objetivo transversal 1: Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y propiciar un cambio cultural respetuoso de los derechos de las mujeres

Estrategia 1.4 Fomentar la construcción de ciudadanía de las mujeres y el ejercicio pleno de sus derechos políticos

Líneas de acción

1.4.6 Incrementar la participación de las mujeres en la definición, ejecución y evaluación de programas y proyectos de los que son beneficiarias.

Objetivo transversal 1: Alcanzar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y propiciar un cambio cultural respetuoso de los derechos de las mujeres.

Estrategia 1.5 Promover valores que contribuyan al cambio social y cultural en favor de la igualdad y el respeto de los derechos humanos

Líneas de Acción

1.5.3 Eliminar el lenguaje sexista y excluyente en la comunicación gubernamental escrita cotidiana.

1.5.4 Promover que en las imágenes y en los eventos públicos haya una participación sustantiva de mujeres.

1.5.5 Difundir en la APF códigos de conducta en contra de la discriminación hacia las mujeres y en favor del lenguaje incluyente.

Objetivo transversal 3: Promover el acceso de las mujeres al trabajo remunerado, empleo decente y recursos productivos, en un marco de igualdad.

Estrategia 3.7 Impulsar políticas que compensen a las mujeres en relación al trabajo doméstico no remunerado y de cuidado que realizan en los hogares.

Líneas de acción

3.7.3 Promover programas concurrentes de infraestructura y equipamiento de vivienda para hogares con jefatura femenina en municipios prioritarios.

Objetivo transversal 5: Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas

Estrategia 5.1 Incorporar el género y la participación de las mujeres en la política de seguridad pública, prevención de la violencia y la delincuencia

Líneas de acción

5.1.7 Promover condiciones de movilidad segura, seguridad vial y peatonal, para niñas, mujeres y ancianas en los entornos comunitarios.

Estrategia 5.3 Promover la movilidad segura de las mujeres y niñas estimulando mejoras al entorno y el transporte.

Líneas de acción

5.3.1. Impulsar acciones de seguridad vial, señalización, pasos peatonales, etcétera para incrementar la movilidad segura de mujeres y niñas.

5.3.2 Fomentar la construcción, conservación, y remodelación del espacio público con condiciones adecuadas para mujeres, niñas y niños.

5.3.3 Mejorar el alumbrado en parques y calles para incrementar la seguridad de mujeres y niñas.

Estrategia 5.4 Promover construcciones y adecuaciones del espacio público garantizando la seguridad de las mujeres, la convivencia familiar y la recreación

Líneas de acción

5.4.1 Fomentar diseños urbanos compactos con perspectiva de género para impulsar la conciliación, convivencia familiar, corresponsabilidad y recreación.

5.4.2 Incorporar la participación de mujeres para mejorar las condiciones habitacionales y su entorno, en coordinación con los gobiernos locales.

5.4.3 Fortalecer la coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad en pro de una movilidad segura.

5.4.4 Vincular las acciones culturales con el programa de rescate de espacios públicos para convivencia familiar.

5.4.5 Promover cruces vecinales seguros y accesibles, en vialidades urbanas primarias para la protección de mujeres, niñas y niños.

5.4.6 Promover la construcción de espacios de convivencia comunitaria para mujeres y niñas.

Objetivo transversal 5: Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas.

Estrategia 5.5 Incorporar la perspectiva de género en las políticas ambientales y de sustentabilidad, incluyendo el marco jurídico en materia ambiental.

Líneas de acción

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

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

cultura organizacional.
Estrategia 6.2 Promover la igualdad de género en las oportunidades y resultados de la democracia y el desarrollo político.
Líneas de acción
6.2.1 Desarrollar medidas y acciones a favor de la paridad de género en los cargos públicos.
Objetivo transversal 6: Incorporar las políticas de igualdad de género en los tres órdenes de gobierno y fortalecer su institucionalización en la cultura organizacional.
Estrategia 6.3 Orientar y promover la integración de la igualdad de género en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas.
Líneas de acción
6.3.1 Promover acciones afirmativas en los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales, acordes con el PROIGUALDAD.
Objetivo transversal 6: Incorporar las políticas de igualdad de género en los tres órdenes de gobierno y fortalecer su institucionalización en la cultura organizacional.
Estrategia 6.7 Promover y dirigir el cambio organizacional a favor de la igualdad y la no discriminación de género.
Líneas de acción
6.7.1 Garantizar la aplicación integral de Programa de Cultura Institucional.
6.7.3 Promover el uso de lenguaje incluyente en los informes y documentos oficiales.

CAPÍTULO IV. INDICADORES

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 1:	Crecimiento de la superficie de los perímetros de contención urbana a nivel nacional
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo Sectorial 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 1. Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.</p>

Descripción general:	<p>Mide el crecimiento de los perímetros de contención urbana. Este indicador permite monitorear la evolución de la mancha urbana. Un menor crecimiento de los perímetros de contención urbana refleja un mayor control del crecimiento urbano.</p> <p>Estrategia Identificar los límites de las zonas urbanizables para propiciar el crecimiento ordenado de las ciudades. Línea de acción: Promover la adopción los perímetros de contención urbana, como base para la delimitación del crecimiento deseable de las ciudades. Unidad de medida: Hectáreas</p>
Observaciones:	<p>El indicador es el resultado de la sumatoria de los perímetros de contención urbana del segundo periodo de medición, menos la sumatoria de los perímetros de contención urbana del primer año de medición.</p> <p>Los perímetros de contención urbana se clasifican en intraurbano (U1): zonas urbanas consolidadas con acceso a empleo; primer contorno (U2): zonas en proceso de consolidación; y segundo contorno (U3): zonas contiguas al área urbana.</p> <p><small>Fórmula: $A = A2 - A1$ Donde: A= Crecimiento de los perímetros A1= Área total de los perímetros de contención urbana en el primer periodo de medición ($A1 = U11 + U21 + U31$) A2=Área total de los perímetros de contención urbana en el segundo periodo de medición ($A2 = U12 + U22 + U32$)</small></p>
Periodicidad:	Bienal.
Fuente:	Los perímetros de contención urbana y su metodología son publicados de manera permanente por la Conavi y en el sistema del Registro Único de Vivienda (RUV).
Referencias adicionales:	La Unidad Responsable encargada de reportar el avance del indicador es la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la SSDUV
Línea base 2013	Meta 2018
Superficie actual de los perímetros de contención urbana =2,567,811.80 ha.	Crecimiento entre 2013 y 2018 = 17,854.02 has

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 2:	Densidad neta de los nuevos desarrollos habitacionales con subsidio federal

Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 2. Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.</p>
Descripción general:	<p>Descripción: Número total de viviendas entre la superficie de los nuevos desarrollos.</p> <p>Una densidad habitacional alta indica un mejor aprovechamiento del suelo.</p> <p>Una mayor densidad habitacional genera un mayor ahorro en la inversión para la construcción y mantenimiento de infraestructura de agua, drenaje, energía eléctrica y alumbrado público, así como un mejor aprovechamiento en el uso del suelo y la dotación de servicios de transporte, seguridad, tratamiento de residuos sólidos y equipamiento.</p> <p>Estrategia: Incentivar el uso óptimo del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos y subutilizados.</p> <p>Línea de acción Promover ajustes a densidades y alturas permitidas para impulsar la vivienda vertical y la redensificación de zonas estratégicas en las ciudades.</p> <p>Unidad de medida: Viv./Ha.</p>
Observaciones:	<p>Es el resultado de dividir la cantidad total de viviendas construidas en desarrollos financiados con subsidio federal entre el número de hectáreas que conforman la superficie del área habitacional de los nuevos desarrollos.</p> <p>Formula: DN= Viv/ha.</p> <p>DN= Densidad neta nuevos desarrollos</p> <p>Viv.=Número total de viviendas</p> <p>ha = Superficie del área habitacional de los nuevos desarrollos financiados con subsidio federal. en hectáreas</p> <p>Nota: Para el cálculo de la meta se considera la densidad neta y no la bruta.</p>
Periodicidad:	Bienal
Fuente:	RUV
Referencias adicionales:	La Unidad Responsable encargada de reportar el avance del indicador es la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la SSDUV
Línea base 2013	Meta 2018
92.42 viv./ha.	100 viv./ha.

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 3 :	Observatorios Urbanos en funcionamiento
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 2. Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.</p>
Descripción general:	<p>La DGDUSyV promueve y registra la instalación y funcionamiento de observatorios urbanos de acuerdo a la metodología de ONU- Hábitat.</p> <p>La existencia de observatorios urbanos permite monitorear la evolución de los procesos urbanos a nivel local e intermedio, lo que a su vez ilustra el éxito de las estrategias de desarrollo urbano y suelo del PNDU.</p> <p>Estrategia Impulsar la sustentabilidad social, promoviendo una cultura de convivencia y participación ciudadana y fortaleciendo el tejido social de las comunidades. Línea de acción: Impulsar la creación y el fortalecimiento de observatorios urbanos(71) para dar seguimiento a los diferentes aspectos de la política urbana.</p> <p>Incentivar la creación de observatorios urbanos y fortalecer los existentes. Unidad de medida: Observatorio Urbano</p>
Observaciones:	<p>Este indicador resulta de la sumatoria de los Observatorios Urbanos en funcionamiento más los Observatorios urbanos que sean conformados, ya sean de índole municipal, metropolitano regional o estatal.</p> <p>Fórmula: OUf= OUm+OUp+OUr+OUe Donde: OUf= Observatorios urbanos en funcionamiento OUm= Observatorios urbanos municipales en funcionamiento OUp= Observatorios urbanos metropolitanos en funcionamiento OUr= Observatorios urbanos regionales en funcionamiento OUe= Observatorios urbanos estatales en funcionamiento</p>
Periodicidad:	Bienal
Fuente:	SDUV
Referencias adicionales:	La Unidad Responsable encargada de reportar el avance del indicador es la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la SSDUV
Línea base 2013	Meta 2018

Observatorios Urbanos en funcionamiento 28	Observatorios Urbanos en funcionamiento:53
--	--

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 4:	Porcentaje de hogares apoyados por el PASPRAH con documentos oficiales entregados respecto de hogares identificados en situación de irregularidad.
Objetivo sectorial o transversal:	Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes. Objetivo PNDU 3. Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.
Descripción general:	El indicador representa el porcentaje de hogares que apoyados por el Programa de Apoyo a los Vecindados en Condiciones de Pobreza Patrimonial para Regularizar Asentamientos Humanos irregulares respecto del Universo de hogares identificados como potenciales beneficiarios del programa. Estrategia: Brindar certidumbre a la propiedad y uso de suelo para evitar la especulación y subutilización del mismo. Línea de acción: Fortalecer el financiamiento del Pasprah(72) para apoyar en los procesos de regularización de la propiedad del suelo Unidad de medida: Porcentaje.
Observaciones:	Fórmula: $PHR = \left(\frac{\text{Número de hogares con documentos oficiales entregados en el ejercicio actual}}{\text{Número de hogares identificados como potenciales beneficiarios}} \right) * 100$
Periodicidad:	Anual
Fuente:	SSDUV
Referencias adicionales:	La Unidad Responsable encargada de reportar el avance del indicador es la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la SSDUV
Línea base 2013	Meta 2018
60 %	80% El indicador aumentaría 5% cada año.

Ficha de Indicador

Elemento	Características
Indicador 5:	Porcentaje de recursos destinados a estudios y proyectos de infraestructura peatonal, ciclista y/o de transporte público en relación al total de los recursos ejercidos en proyectos de movilidad urbana e infraestructura vial ^a de los FONDOS del Ramo 23 (Provisiones Salariales y Económicas) y Ramo 33 (Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios) ^b .
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 4. Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos.</p>
Descripción general:	<p>El indicador mide el porcentaje de recursos de los ramos 23 y 33 del Presupuesto de Egresos de la Federación destinado a estudios e infraestructura peatonal y/o ciclista. Asimismo ayuda a medir la importancia que la inversión en movilidad sustentable adquiere con el tiempo.</p> <p>Estrategia: Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.</p> <p>Línea de acción: Promover en los distintos instrumentos de planeación (PDU y en ROP(73)), la inclusión de criterios y lineamientos de movilidad.</p> <p>Unidad de medida: Porcentaje</p>

Observaciones:	<p>Fórmula:</p> $PIRM = \left(\frac{\sum_1^n RF}{\sum_1^n RT} \right) * 100$ <p>Donde:</p> <p>PIRM= Porcentaje de recursos de los ramos 23 y 33 destinados a estudios e infraestructura peatonal, ciclista y/o transporte público.</p> <p>i= Fondo</p> <p>n=El total de Fondos (10)</p> <p>$\sum_1^n RF$= Sumatoria de los recursos de cada fondo destinados a estudios y/o proyectos de infraestructura peatonal, ciclista y/o transporte público por ejercicio fiscal.</p> <p>$\sum_1^n RT$ = Sumatoria de los Recursos Totales ejercidos en estudios y/o proyectos para la movilidad urbana e infraestructura vial de los Fondos por ejercicio fiscal.</p> <p>^a No se incluye mantenimiento vial</p> <p>^bSe considerarán para el cálculo los recursos disponibles en los Fondos del Ramo 23 y 33 que se enlistan a continuación:</p> <p>Ramo 23</p> <ul style="list-style-type: none"> Fondos Metropolitanos, Programas y Fondo Regional, Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para Personas con Discapacidad, Fondo de pavimentación, espacios deportivos, alumbrado público y rehabilitación de infraestructura educativa para municipios y demarcaciones territoriales y Fondo de Apoyo en Infraestructura y Productividad
	<p>El Ramo 33</p> <ul style="list-style-type: none"> Fondo de Infraestructura Social para las Entidades (FISE), Fondo para la Infraestructura Social Municipal y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FISMDF), Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORTAMUN), y Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF). <p>Los fondos listados se incluyen ya que sus recursos son susceptibles de utilizarse en estudios u obras físicas para la movilidad urbana e infraestructura vial.</p>
Periodicidad:	Anual
Fuente:	Cuenta Pública
Referencias adicionales:	Análisis de la SDUV con información de la Unidad de Evaluación del Desempeño de la SHCP
Línea base 2013	Meta 2018
23%	33%

Ficha de Indicador

Elemento	Características
----------	-----------------

Indicador 6 :	Número de capacitaciones sobre Movilidad Urbana Sustentable impartidas por Sedatu a autoridades locales
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 4. Impulsar una Política Nacional de Movilidad Sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.</p>
Descripción general:	<p>El indicador medirá el avance en la promoción y adopción de los conceptos, estrategias, buenas prácticas y herramientas técnicas de la movilidad sustentable. El objetivo final de las capacitaciones es promover la implementación de proyectos de Movilidad sustentable alineados a políticas de desarrollo urbano en sus diferentes niveles de planeación.</p> <p>Estrategia: Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.</p> <p>Línea de acción Desarrollar guías metodológicas y lineamientos de movilidad sustentable que faciliten la implementación de proyectos locales y de buenas prácticas.</p> <p>Unidad de medida: Número de Capacitaciones</p>
Observaciones:	<p>Fórmula:</p> <p>Número de capacitaciones= No. Capacitaciones impartidas año 1 +No. Capacitaciones impartidas año 2</p> <p>La Movilidad Urbana Sustentable se refiere a aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que propician la reducción del uso de vehículos particulares motorizados y se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada.</p> <p>Los proyectos para la movilidad urbana sustentable deben facilitar el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos; y mejorar su calidad de vida al elevar la productividad de la ciudad, reducir las emisiones de gases efecto invernadero en favor del medio ambiente y facilitar la adaptación de sus habitantes ante el cambio climático.</p>
Periodicidad:	Bienal
Fuente:	SSDUV
Referencias adicionales:	La Unidad Responsable encargada de reportar el avance del indicador es la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la SSDUV
Línea base 2013	Meta 2018
No se han realizado	Autoridades de 90 gobiernos locales

capacitaciones	
----------------	--

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 7:	Porcentaje de ciudades de más de 15,000 habitantes con Evaluación de Riesgos a Escala Urbana
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 2. Incentivar el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas.</p> <p>Objetivo PNDU 5: Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales y antrópicos.</p>
Descripción general:	<p>Descripción: Conocer el porcentaje de ciudades de más de 15,000 habitantes con evaluación de riesgos a escala urbana; permite conocer una aproximación a la cobertura que se da a la las acciones de prevención y atención de riesgos en el entorno urbano.</p> <p>Unidad de medición: Ciudades de más de 15,000 habitantes (Sistema Urbano Nacional) con Evaluación de Riesgos a escala urbana/ Total de ciudades de más de 15,000 habitantes.</p> <p>Lo deseable es que en cada medición el porcentaje supere a la medición previa.</p>
Observaciones:	La evaluación de riesgos a escala urbana es la suma ponderada de probabilidad de acontecimientos de carácter físico y antrópico en las ciudades. Para ello es necesario el estudio a escala urbana 1:5000 o menor.
Periodicidad:	Anual
Fuente:	Base de Cenapred para la evaluación de riesgos y el Estudio de la Facultad de Ingeniería de la UNAM para la evaluación de riesgos físicos.
Referencias adicionales:	La generación de evaluación de riesgos a escala urbana y su guía serán publicados en la página de la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano por la Dirección General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda a partir de 2015.
Línea base 2013	Meta 2018
Atlas de riego con alcance regional (no a escala urbana)	65% del Sistema Urbano Nacional

Ficha de Indicador	
Elemento	Características
Indicador 8:	Índice de productividad laboral de la región
Objetivo sectorial o transversal:	<p>Objetivo 3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Objetivo PNDU 6: Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.</p>
Descripción general:	Este indicador compara la variación de la producción generada por cada individuo ocupado en la región. Un mayor valor del índice refleja una mayor producción por individuo ocupado en las entidades que conforman la región, por tanto, permite evaluar a parte de productividad del objetivo al que se asocia.

Observaciones:	<p>La productividad laboral resulta de la división del Producto Interno Bruto (PIB) del conjunto de entidades que conforman la región entre el personal ocupado en el conjunto de entidades que integran la región.</p> <p>$PLR = PIBR / POR$</p> <p>$PLR_t = ((PIBR/POR)_t / (PIBR/POR)_{tB}) * 10$</p> <p>Donde:</p> <p>PLR: Productividad laboral de la Región</p> <p>PIB: Producto Interno Bruto de la Región a precios constantes</p> <p>POR: Personal Ocupado en la Región</p> <p>t= periodo en el que se evalúa</p> <p>tB=periodo base</p>
Periodicidad:	Anual
Fuente:	<p>El PIB se puede consultar en México en Cifras, Información Nacional, por Entidad Federativa y Municipio, INEGI: http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx</p> <p>El Personal Ocupado de las entidades que conforman la región debe estimarse, aplicando el crecimiento poblacional al periodo que se evalúa, al indicador de Personal Ocupado por entidad federativa de INEGI de 2008.</p>
Referencias adicionales:	Instancia responsable de reportar su avance: Dirección General de Desarrollo Regional, Sedatu.
Línea base 2013	Meta 2018
100	109

El Artículo 134 Constitucional establece la Transparencia como uno de los principios rectores de la actuación de la Administración Pública Federal. El Gobierno de la República en cumplimiento con este principio y haciendo uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación pone a disposición de los mexicanos la información del *Programa Nacional de Desarrollo Urbano*, por medio de la página de internet www.sedatu.gob.mx.

El objetivo de este ejercicio es impulsar la transparencia y la rendición de cuentas tanto entre la población en general como entre la propia administración pública. Tal como lo establece el PND, la actual administración orientada al logro de resultados, busca la consolidación de una democracia eficaz, y fomenta la participación ciudadana libre, activa, decidida y responsable de los diversos actores que integran nuestra sociedad en las decisiones gubernamentales. Para ello es indispensable poner a disposición de la ciudadanía los elementos necesarios que le permitan conocer, evaluar e incidir en la actuación de la administración pública.

GLOSARIO

ADMINISTRACIÓN DE PLUSVALÍAS: instrumento de gestión urbanística en la que la administración pública participa en la generación de valor sobre el suelo urbano susceptible de establecerse como bien de intercambio. Dado que el valor que este bien genera está construido socialmente por diferentes tipos de externalidades, parte del beneficio debería ser redituado a la sociedad que ha construido su valor, el mecanismo más importante para ello es el **Impuesto de Plusvalía**.

ANTROPOGÉNICA: Los efectos, procesos o materiales que son el resultado de actividades humanas a diferencia de los que tienen causas naturales sin influencia humana.

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

ATLAS DE RIESGO: Herramienta donde se identifican las zonas susceptibles de recibir por fenómenos naturales que incluyen medidas de mitigación previas a la ocurrencia de cualquier catástrofe, las cuales sirven para evitar daños, minimizarlos o resistirlos en mejores condiciones.

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

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

DENSIDAD BRUTA: Número de unidades, de población o vivienda, por unidad de superficie, en que la superficie a considerar es la del predio en que se emplaza la totalidad del proyecto.

DENSIDAD NETA: Número de unidades, de población o vivienda, por unidad de superficie, siendo ésta última la del predio en que se emplaza el proyecto, descontada la superficie destinada a equipamientos, áreas verdes y otras superficies no destinadas a uso habitacional.

DOMINIO PLENO: Facultad del ejidatario ejercida con previa autorización de la asamblea ejidal para cambiar el régimen de propiedad de su parcela, del ejidal al de propiedad plena.

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

FIDEICOMISO: Contrato o convenio en virtud del cual una o más personas, llamada fideicomitente o también fiduciante, transmite bienes, cantidades de dinero o derechos, presentes o

futuros, de su propiedad a otra persona (una persona física o persona jurídica, llamada fiduciaria), para que ésta administre o invierta los bienes en beneficio propio o en beneficio de un tercero, llamado beneficiario y a transmitirlo al cumplimiento de un plazo o condición al fiduciante, al beneficiario o a otra persona, llamado fideicomisario.

GASES DE EFECTO INVERNADERO: Los gases cuya presencia en la atmósfera contribuyen al efecto invernadero, sus precursores y partículas que absorben emiten radiación infrarroja en la atmósfera. Los principales gases con efecto invernadero son Dióxido de Carbono (CO₂), Metano (CH₄), Óxidos de nitrógeno (NO_x) Ozono (O₃), y los Clorofluorocarbonos.

HIDROMETEOROLÓGICO: Relacionado con la presencia de vientos y lluvias muy fuertes que se mueven en rotación como un torbellino, su diámetro aumenta a medida que se avanza apartándose de la zona tropical en donde tiene su origen.

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

LOCALIDADES URBANAS: De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía se consideran como localidades urbanas aquellas que tienen una población igual o mayor a 2500 habitantes.

LOCALIDADES RURALES: Son las localidades que tienen una población menor a 2500 habitantes.

LOMERÍOS: Conjunto de montañas, de poca altura, por acción del intemperismo y la erosión.

MISOGINIA: Aversión u odio a las mujeres.

MITIGACIÓN: Minimizar daños.

MOVILIDAD SUSTENTABLE: Política de planificación urbana que vincula y coordina tres sectores; el ambiental, el de transporte y el de desarrollo urbano. Para ello, promueve dos ejes de política: la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, y la integración de las estrategias de movilidad no motorizada con las de racionalización del uso de automóvil y calidad de espacio público.

MORFOLOGÍA. Formas de la superficie terrestre, se centra principalmente en las formas del relieve.

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

ORDENAMIENTO TERRITORIAL: Herramienta de planeación para cumplir los propósitos de desarrollo territorial.

OROGRAFÍA: Se refiere a las elevaciones que puedan existir en una zona en particular.

RAZÓN DE DEPENDENCIA DEMOGRÁFICA: Resultado de dividir el total de población dependiente (menores de 15 y mayores de 64 años) entre el total de población independiente (con edades de entre 15 y 64 años) y multiplicar el resultado por cien.

REAGRUPACIÓN PARCELARIA: Instrumento o mecanismo consistente en agrupar las parcelas de un propietario en el menor número posible de ellas.

REPARCELACIÓN: Procedimiento mediante el cual se sustituyen las parcelas iniciales afectadas por una actuación urbanística por unas parcelas aptas para su edificación.

PIB PER CÁPITA: es el resultado de dividir el Producto Interno Bruto (PIB) entre el número de habitantes del país.

POLÍTICA SECTORIAL: Conjunto de disposiciones, criterios, lineamientos y medidas de carácter general que se establecen para coordinar acciones de una determinada zona geográfica de un país.

POLÍGONOS DE ACTUACIÓN: Área delimitada definida por un conjunto de características que la hacen susceptible de actuación gubernamental.

SOBERANÍA: Virtud reconocida por la Ley y el Derecho Internacional para que entidades federativas o países puedan organizarse políticamente con independencia y sin ningún tipo de influencia ajena o coerción.

SUELO APTO: Suelo con cualidades de ubicación, geología, topografía, disponibilidad de agua, costos de desarrollo y otros factores físicos que permiten que sea apropiado para el desarrollo urbano.

SUSTENTABLE: Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades.

TRANSFERENCIA DE POTENCIALIDADES: Mecanismo o instrumento de fomento que permite ceder los derechos excedentes o totales de intensidad de construcción no edificados, que le correspondan a un predio llamado emisor a otro llamado receptor, según la normatividad vigente aplicable.

VOCACION REGIONAL: Capacidad productiva de la región para realizar una o varias actividades económicas.

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

ZONAS SEMIURBANAS: Son las zonas que están en vía de ser una población urbana o trata de convertirse en urbana de acuerdo a si ya va a alcanzar el tamaño de la población para ser urbana, si se inclina más hacia la ciudad que hacia el campo.

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

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BANOBRAS Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos

CENAPRED Centro Nacional de Prevención de Desastres

CONACYT Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

CONAGO Conferencia Nacional de Gobernadores

CONAGUA Comisión Nacional del Agua

CONAPO Consejo Nacional de Población

CONAPRA Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

CONAVI Comisión Nacional de Vivienda

CONEVAL Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

CORETT Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra
FIDECENTRO Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro
FIDENORESTE Fideicomiso para el Desarrollo Económico del Noreste de México
FIDERCO Fideicomiso para el Desarrollo de la Región Centro Occidente
FONADIN Fondo Nacional de Infraestructura
FONREGION Fondo Regional
GEI Gases de Efecto Invernadero
INADEM Instituto Nacional del Emprendedor.
INAES Instituto Nacional de la Economía Social.
INECC- INE Instituto Nacional De Ecología y Cambio Climático antes Instituto Nacional de Ecología
INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía
KVR kilómetros-vehículo recorridos
OCDE Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ONU Organización de las Naciones Unidas
PIB Producto Interno Bruto
PND Plan Nacional de Desarrollo
PNDU Programa Nacional de Desarrollo Urbano
PROTRAM Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo
PSDATU Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
SE Secretaría de Economía.
SECTUR Secretaría de Turismo
Sedatu Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
SEDESOL Secretaría de Desarrollo Social
SEGOB Secretaría de Gobernación
SEMARNAT Secretaría de Medio Ambiente y Recursos naturales
SENER Secretaría de Energía.
SINAPROC Sistema Nacional de Protección Civil.
SUN Sistema Urbano Nacional

ANEXOS

FOROS TEMÁTICOS NACIONALES DE CONSULTA CIUDADANA

El proceso de consulta ciudadana para la elaboración de los Programas Nacionales de Desarrollo Urbano y de Vivienda consistió en la elaboración de ocho Foros Temáticos Nacionales, donde se buscó la asesoría y participación de todos los actores y sectores de la población, desde organizaciones civiles hasta autoridades locales, pasando por miembros de la academia y el sector privado.

Los foros organizados fueron los siguientes:

- 1) Hacia un nuevo marco jurídico e institucional para el desarrollo urbano, el ordenamiento territorial y la vivienda.

- 2) Seguimiento y evaluación de la política de desarrollo urbano y vivienda".
- 3) Sustentabilidad
- 4) Consolidación urbana y rehabilitación habitacional
- 5) Movilidad urbana: un desarrollo urbano para movernos mejor.
- 6) Esquemas de financiamiento para el desarrollo urbano y la vivienda
- 7) El nuevo rol de los gobiernos locales en la política nacional de desarrollo urbano y vivienda
- 8) Gestión del suelo.

FOROS ESTATALES DE CONSULTA CIUDADANA

Para la elaboración del *Programa Nacional de Desarrollo Urbano* se sometió a consulta de la población en general un *Documento Base para la Elaboración del Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda*. Con la finalidad de analizar dicho documento y recoger las propuestas de la ciudadanía en general se convocó a 32 foros de consulta (uno en cada entidad federativa).

A continuación se presenta en términos generales las propuestas que mayor cantidad de menciones tuvieron ordenadas de acuerdo al objetivo del PNDU al que pertenecen.

GRUPO 1.- FRONTERA NORTE (BC/SON/CHIH/COAH/NL/TAM)

OBJETIVO 3. Imponer cargas adicionales a lotes baldíos y reservas periféricas.

OBJETIVO 3. Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.



GRUPO 2.- NORTE (BC/BCS/SON/CHIH/COAH/NL/TAM/DGO/ZAC)

OBJETIVO 1.- Promover la cooperación de predios intraurbanos y reciclamiento de las zonas en desuso.

OBJETIVO 3.- Imponer cargas adicionales a lotes baldíos y reservas periféricas.

OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías.

OBJETIVO 5.- Gestionar más recursos para mejorar la planeación territorial.

OBJETIVO 5.- Implementar sistemas de tratamiento y reciclaje de agua.

GRUPO 3.- PACÍFICO NORTE (BC/BCS/SON/CHIH/COAH/NL/TAM/DGO/ZAC)

OBJETIVO 4.- Integración de ciclo vías.

OBJETIVO 3.- Imponer cargas adicionales a lotes baldíos y reservas periféricas.

OBJETIVO 5.- Gestionar más recursos para mejorar la planeación territorial.

OBJETIVO 5.- Implementar sistemas de tratamiento y reciclaje de agua.



GRUPO 4.- PACÍFICO (BC/BCS/SON/SIN/NAY/JAL/COL/MICH/GRO/OAX/CHIS)

OBJETIVO 1.- Promover la cooperación de predios intraurbanos y reciclamiento de las zonas en desuso.

OBJETIVO 3.- Mejorar el marco jurídico para regular fraccionamientos campestres y tenencia de la tierra.

OBJETIVO 3.- Imponer cargas adicionales a lotes baldíos y reservas periféricas

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías.

OBJETIVO 4.- Corredores verdes.

OBJETIVO 4.- Mejora y rehabilitación de transporte público.



GRUPO 5.- PACIFICO SUR (CHIS/COL/GRO/MICH/OAX)

OBJETIVO 1.- Reglamentación única para nuevos espacios en vivienda.

OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.

OBJETIVO 3.- Mejorar el uso del suelo.

OBJETIVO 3.- Mejorar el marco jurídico para regular fraccionamientos campestres y tenencia de la tierra.

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías

OBJETIVO 4.- Corredores verdes

OBJETIVO 4.- Mejora y rehabilitación de transporte público



GRUPO 6.- GOLFO (YUC/CAMP/TAB/VER/TAM)

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías

OBJETIVO 4.- Corredores verdes

OBJETIVO 4.- Mejora y rehabilitación de transporte público

OBJETIVO 5.- Mejorar la participación de consejos ciudadanos en el plan de ordenamiento territorial.



GRUPO 7.- GOLFO NORTE (TAM/VER)

OBJETIVO 5.- Incrementar la participación de consejos ciudadanos en el plan de ordenamiento.



GRUPO 8.- GOLFO SUR (TAB/CAM/YUC)

OBJETIVO 1.- Mejorar el marco normativo en materia de desarrollo urbano y vivienda.

OBJETIVO 4.- Peatón como la unidad básica en los sistemas de movilidad urbana.

OBJETIVO 6.- Impulsar proyectos acordes con las vocaciones de las regiones.

OBJETIVO 6.- Impulsar acuerdos permanentes para rehabilitar mantos acuíferos.

OBJETIVO 6.- Gestionar el mejor aprovechamiento de los recursos hídricos.



GRUPO 9.- ALTIPLANO (CHIH/COAH/NL/DGO/ZAC/AGS/SLP)

OBJETIVO 4- Integración de ciclovías

OBJETIVO 5.- Fomentar la mejor coordinación entre la federación y los municipios para la elaboración de programas.

OBJETIVO 6.- Gestionar más recursos para mejorar la planeación territorial.



GRUPO 10.- BAJÍO (GTO/QRO)

OBJETIVO 1.- Promover la ocupación de los predios interurbanos y el reciclamiento de las zonas en desuso.

OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.

OBJETIVO 5.- Fomentar la mejor coordinación entre la federación y los municipios para la elaboración de programas.



GRUPO 11.- CENTRO (MEX/DF/HGO/PUE/TLAX/MOR)

OBJETIVO 5.- Fomentar la mejor coordinación entre la federación y los municipios para la elaboración de programas.



GRUPO 12.- ORIENTE (HGO/VER/PUE/TLAX)

- OBJETIVO 1.- Institucionalizar o incentivar la formación de comités ciudadanos.
- OBJETIVO 3.- Implementar una mejora tecnológica del registro público y catastro.
- OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.
- OBJETIVO 3.- Mejorar el marco normativo en materia de desarrollo urbano y vivienda.



GRUPO 13.- SUR (GRO/OAX/TAB/CHIS)

- OBJETIVO 3.- Implementar una mejora tecnológica del registro público y catastro.
- OBJETIVO 4.- Mejora y rehabilitación del transporte público.
- OBJETIVO 5.- Crear atlas de riesgos municipales como instrumentos de planeación.



GRUPO 14.- PENÍNSULA DE YUCATÁN (CAMP/YUC/Q.ROO)

OBJETIVO 1.- Fomentar perímetros de contención y de desarrollo urbano planificado.

OBJETIVO 1.- Compatibilizar el ordenamiento ecológico con los planes de Desarrollo Urbano

OBJETIVO 2.- Institucionalizar comités ciudadanos.

OBJETIVO 4.- Peatón como unidad básica en sistemas de movilidad urbana.



GRUPO 15.- PENÍNSULA DE B.C. (BC/BCS)

OBJETIVO 1.- Promover la ocupación de predios intraurbanos y el reciclamiento de zonas en desuso.

OBJETIVO 1.- Fomentar perímetros de contención y de desarrollo urbano planificado.

OBJETIVO 1.- Promover que los planes de Desarrollo Urbano establezcan jurídicamente procesos concretos.

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías.

OBJETIVO 4.- Mejora y rehabilitación de transporte público.

OBJETIVO 4.- Crear corredores verdes.

OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.

OBJETIVO 3.- Imponer cargas adicionales a lotes baldíos y reservas periféricas.

OBJETIVO 5.- Mejorar el aprovechamiento de los recursos hídricos.



GRUPO 16.- DESTINOS DE PLAYA (GRO/Q.ROO/JAL/NAY/BCS/OAX)

OBJETIVO 1.- Institucionalizar o incentivar la formación de comités ciudadanos.

OBJETIVO 4.- Reposicionar al peatón como unidad básica de movilidad.



GRUPO 17.- GRANDES URBES (GTO/JAL/MEX/DF/PUE/NL)

OBJETIVO 3.- Crear fideicomisos para promover proyectos de asociaciones público-privadas.

OBJETIVO 3.- Regularizar el territorio, brindar certeza jurídica.



GRUPO 18.- FRONTERA SUR (CHIS/TAB/CAMP/Q.ROO)

OBJETIVO 1.- Fomentar perímetros de contención y de desarrollo urbano planificado.

OBJETIVO 1.- Coordinar los sistemas de ordenamiento ecológico de la SEMARNAT con el Desarrollo Urbano y territorial de la Sedatu.

OBJETIVO 4.- Homologar leyes en materia de movilidad.

OBJETIVO 4.- Crear talleres de educación vial y peatonal.

OBJETIVO 4.- Reposicionar al peatón como unidad básica de movilidad.



GRUPO 19.- PONIENTE (JAL/COL/MICH/GTO)

OBJETIVO 1.- Crear una clara reglamentación para nuevos espacios de vivienda.

OBJETIVO 1.- Fomentar perímetros de contención y de desarrollo urbano planificado.

OBJETIVO 3.- Mejorar el marco jurídico para regular fraccionamientos campestres y la tenencia de las tierras.

OBJETIVO 4.- Integración de ciclovías

OBJETIVO 5.- Fomentar la mejor coordinación entre la federación y los municipios para la elaboración de programas.



NOTA METODOLÓGICA

"Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad"

Nota metodológica del estudio cuantitativo (diseño y selección de la muestra)

El "Estudio para el Diagnóstico Nacional sobre la Percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad" se llevó a cabo durante el mes de diciembre de 2013. El estudio fue financiado por la Comisión Nacional de Vivienda y tiene la finalidad de conocer la percepción de la ciudadanía sobre diversos temas acerca de vivienda, entorno urbano y movilidad.

A continuación se detalla la metodología con la que se diseñó el estudio.

OBJETIVO GENERAL:

Conocer los niveles de satisfacción de la ciudadanía respecto a la vivienda que habita, así como el equipamiento, espacios públicos, transporte y otros servicios públicos de las ciudades, zonas metropolitanas y barrios o colonias donde reside.

Conocer la frecuencia del uso de la infraestructura, equipamiento y el transporte urbano.

Identificar el conocimiento y las formas de participación de la ciudadanía en las medidas de mejora del entorno urbano.

Indagar cuáles son los principales elementos con los que los jefes de familia deciden cómo atender sus necesidades de vivienda: cambio de vivienda (renta), adecuación, mantenimiento o adquisición.

CARACTERÍSTICAS DEL ESTUDIO CUANTITATIVO:

1) Tipo y alcance del estudio

Encuesta probabilística cara a cara en vivienda realizada en las ciudades de más de 100,000 habitantes de todo el país según el Censo de Población y Vivienda 2010.

2) Dominios de estudio y tamaños de muestra

Con la finalidad de poder contrastar los resultados sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad entre ciudades de distintos tamaños de población se clasificó a las ciudades y metrópolis según su número de habitantes en cuatro categorías (Cuadro 1). De esta manera, se tienen resultados estadísticamente válidos a nivel global (nacional) y representativos de cada uno de

los cuatro grupos de ciudades: Zona Metropolitana del Valle de México, ciudades con más de un millón de habitantes, entre 500 mil y un millón de habitantes y entre 100 mil y 500 mil habitantes.

3) Diseño muestral

La encuesta se realizará en una muestra probabilística de hogares por lo que todos los hogares censales del universo de estudio tienen una probabilidad no nula y conocida de ser seleccionados.

Cuadro 1. Dominios de estudio incluidos en el estudio.

(Estadísticas censales, tamaño de muestra y margen de error según dominio de estudio)

Dominios de estudio	Total de ciudades incluidas	Población total	% población respecto del total nacional	Tamaño de muestra	Margen de error*
Zona metropolitana del Valle de México	1	20,132,333	18%	800	3.5
Cds. con más de 1 millón de habitantes	10	21,146,484	19%	800	3.5
Cds entre 500 mil y 1 millón de hab.	18	13,831,109	12%	800	3.5
Cds. entre 100 mil y 500 mil hab.	62	14,707,455	13%	800	3.5
Global	91	69,817,381	62%	3,200	1.8

*Margen de error teórico para una proporción de 0.5 y nivel de confianza del 95%.

Referencias

- Centro Nacional de Prevención de Desastres. 2000-2010. Características e impacto socioeconómico de los principales desastres ocurridos en la República Mexicana. México: Cenapred.
- CIDOC-SHF, ed. 2008. Estado Actual de la Vivienda en México. México: Conavi-Sedesol-FOVISSSTE-Infonavit-JIC-UNAM.
- CIDOC-SHF, ed. 2010. Estado Actual de la Vivienda en México. México: Conavi-Sedesol-Fovissste-Infonavit-JIC-UNAM.
- Comisión Intersecretarial de Cambio Climático. 2013. Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2010). México: Semarnat e INECC.
- Comisión Nacional del Agua. 2012. Atlas del agua en México. México: Conagua.
- Conferencia Nacional de Gobernadores, Regiones hidrológicas, (México: Conago, 2007).
- Consejo Nacional de Población, Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2010, Conapo. http://www.conapo.gob.mx/en/Conapo/Zonas_metropolitanas_2010 (consultado el 17 de diciembre de 2013).
- Consejo Nacional de Población. Proyecciones de la Población de México 2005-2050. Conapo. http://www.portal.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=294 , (consultado el 17 de diciembre de 2013).
- Consejo Nacional de Población. 2006. La Situación Demográfica de México 2006. México: Consejo Nacional de Población.
- CTS- IMCO-CMM. 2013. Reforma Urbana 100 ideas para las Ciudades de México. México: Centro de Transporte Sustentable [CTSEMBARQ] Instituto Mexicano para la Competitividad [IMCO] Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos sobre Energía y Medio Ambiente [CMM].

- Garduño Arredondo, Javier. 2013. Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Invertir para movernos, prioridad inaplazable. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México.
- Lincoln Institute of Land Policy y Banco del Estado, Ecuador "Reflexión final de los debates del seminario" Seminario: "Instrumentos notables de suelo en América Latina", Quito, Ecuador; abril, 2013.
- Medina Ramírez, Salvador y Jimena Veloz Rosas. 2013. Desarrollo Orientado al Transporte. Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México.
- Medina Ramírez, Salvador. 2012. La importancia de reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México.
- ONU Hábitat Sedesol. 2011. Estado de las ciudades de México. México: ONU Hábitat Sedesol.
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos. 1998. Desarrollo Regional y Política estructural en México. Francia: OCDE.
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos. 2001. Towards a New Role for Spatial Planning. Francia: OCDE.
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos. Revenue Statistics 2012. OCDE. <http://www.oecd.org/ctp/tax-policy/revenue-statistics.htm> (consultada el 17 de Diciembre de 2013).
- Procuraduría Agraria. 2012. Informes de la Secretaría de la Reforma Agraria del 2007 al 2012. México: Procuraduría Agraria.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2012. Informe sobre competitividad social en México. México: PNUD.
- Salazar Clara. 2012. Conferencia presentada en el Simposio: "20 años de la privatización del ejido", 12 y 13 de noviembre de 2012, en Cuernavaca, Morelos.
- Secretaría de Desarrollo Social. 2012. La Expansión de las Ciudades 1980 2010. México: Secretaría de Desarrollo Social.
- Secretaría de Desarrollo Social. 2010. Diagnóstico sobre la falta de certeza jurídica en hogares urbanos en condiciones de pobreza patrimonial en asentamientos irregulares. México: Sedesol.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 2009. Guía metodológica para la estimación de emisiones vehiculares en ciudades mexicanas, (México: INE Semarnat.
- Secretaría de Salud y Centro Nacional para la Prevención de Accidentes. Metodología para desarrollar un observatorio de lesiones causadas por el tránsito. Cenapra. http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Materiales_CONAPRA/Publicaciones_Especializadas/33._Metodologxa_para_desarrollar_un_Observatorio_de_Lesiones_causadas_por_el_trxnsito.pdf. (Recuperado el 04 de noviembre de 2013)
- Sedesol, Conapo, Segob. 2012. Catálogo. Sistema Urbano Nacional 2012. México: Sedesol, Conapo, Segob.

1 La Secretaría de Desarrollo Social realizó un estudio interno Inventario de Suelo 2007 en el que se determinó el Inventario de Suelo por ciudad.

2 Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos Revenue Statistics 2012, <http://www.oecd.org/ctp/tax-policy/revenue-statistics.htm> (consultada el 17 de Diciembre de 2013).

3 Datos a diciembre de 2013, extraídos de Comisión Nacional de Vivienda Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad. Documento interno elaborado para la Comisión Nacional de Vivienda.

4 De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) entre 2000 y 2010 los automóviles particulares se duplicaron: pasaron de 15.6 a 32.3 millones de unidades y se estima que para 2030 sean 70 millones Fuente.: INEGI.

5 Salvador Medina Ramírez, La importancia de reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. (México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP-México), 2012), 24.

6 De acuerdo al Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, 34 millones de personas en zonas urbanas están expuestas a contaminantes del aire que causan enfermedades, baja productividad e inclusive muertes.

Instituto Nacional de Ecología- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Guía metodológica para la estimación de emisiones vehiculares en ciudades mexicanas, (México: INE Semarnat, 2009).

7 Comisión Intersecretarial de Cambio Climático, Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2010). (México: Semarnat e INECC, 2013) 22.

8

9 INECC (2010). Inventario nacional de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

10 Cts EMBARQ México, Instituto Mexicano para la Competitividad y Centro Mario Molina, 100 ideas para las Ciudades de México, (México: cts EMBARQ México, Instituto Mexicano para la Competitividad y Centro Mario Molina, 2013).

11 Las zonas metropolitanas analizadas son: Aguascalientes, Ciudad Juárez, Colima, Valle de México, Guadalajara, Hermosillo, La Laguna, León, Mérida, Monterrey, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Tijuana, Toluca, Tuxtla Gutiérrez y Veracruz.

12 48% a la ampliación de vialidades y 29% en obras de pavimentación. datos con base en Garduño Arredondo, Javier, Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Cómo gastamos nuestros recursos en México en 2011 (México: ITDP México, 2012).

13 Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Comunicado de Prensa 103/2013 POLÍTICA DE PRECIOS DE LAS GASOLINAS Y EL DIESEL PARA 2014 http://www.shcp.gob.mx/SALAPRENSA/doc_comunicados_prensa/2013/diciembre/comunicado_103_2013.pdf (consultado el 29 de 01 de 2014)

14 Javier Garduño Arredondo, Invertir para movernos, prioridad inaplazable. Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana (México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México, (ITDP-México), 2013).

15 Estas acciones forman parte de las líneas de acción M3.1, M3.3 y M3.7, Estrategia Nacional de Cambio Climático visión 10-20-40.

16 El PROTRAM es uno de los instrumentos del Fondo Nacional de Infraestructura, destinado a apoyar el financiamiento de inversión en transporte urbano masivo, así como para impulsar el fortalecimiento institucional de planeación, regulación y administración de los sistemas de transporte público urbano. Es gestionado por BANOBRAS.

17 Consejo Nacional de Población, La situación demográfica de México, (México: CONAPO, 2006).

18 Es importante señalar que dada la diversidad del país no necesariamente, existe correspondencia exacta entre las regiones y algún tipo de delimitación geográfico-política.

19 De acuerdo con la metodología del CONEVAL, una persona se encuentra en situación de pobreza extrema cuando tiene tres o más carencias, de seis posibles (salud, seguridad social, educación, vivienda, acceso a servicios básicos e ingreso), y además se encuentra por debajo de la línea de bienestar mínimo (personas cuyo ingreso es tan bajo que, aun si lo dedicaran por completo a la adquisición de alimentos, no podrían adquirir los nutrientes necesarios para tener una vida sana).

20 Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Informe sobre competitividad social en México, (México: PNUD, 2012)

21 Cálculos propios a partir de datos de PIB y Población, Censo de Población y Vivienda INEGI, 2010.

22 Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, Medición de la Pobreza 2012, Resumen Ejecutivo Primera Parte disponible en:

http://www.coneval.gob.mx/Informes/Coordinacion/Pobreza_2012/RESUMEN_EJECUTIVO_MEDICION_POBREZA_2012_Parte1.pdf (consultado el 11 de abril de 2014).

23 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, atlas del agua en México, (México: SEMARNAT, 2012) y Conferencia Nacional de Gobernadores, Regiones hidrológicas, (México: CONAGO, 2007).

24 Ver Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos, Towards a New Role for Spatial Planning, (Francia: OCDE, 2001) y Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos, Desarrollo Regional y Política estructural en México, (Francia: OCDE, 1998).

25 Instrumentos normativos y estatutos orgánicos: manuales, códigos, reglamentos, circulares, acuerdos, bandos municipales, entre otros.

26 Estas reformas deberán responder a la Política Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda

27 Ley General de Asentamientos Humanos

28 Programas de Desarrollo Urbano

29 Convenios de Coordinación de Acciones de Desarrollo Urbano y Vivienda.

30 Programa Nacional de Desarrollo Urbano.

31 Programa Nacional de Vivienda.

32 El suelo apto es aquel que facilita la provisión de infraestructura, equipamientos y servicios sin afectar servicios ambientales y no se encuentra en zonas de riesgo.

33 Programa de Apoyo a los Vecindados en Condiciones de Pobreza Patrimonial para Regularizar Asentamientos Humanos Irregulares.

34 Lineamientos ambientales, sociales y económicos.

35 Programa de Consolidación Urbana y Rehabilitación Habitacional. Entre los factores mencionados se encuentran carencia de normativa local para inhibir la especulación del suelo, condiciones irregulares respecto a la tenencia de la tierra, los usos de suelo y densidades permitidos en los reglamentos aplicables no resultan atractivos para la inversión privada.

36 Programa de Consolidación de Reservas Urbanas.

37 Programas con objetivo de desarrollo urbano.

38 Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

39 Establecidas en el Artículo 22 de la Ley General de Asentamientos Humanos.

40 Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2013-2018.

41 Observatorios urbanos: Los Observatorios Urbanos surgen como un instrumento de UN-HABITAT para impulsar el proceso de desarrollo urbano sostenible. Por medio de éstos, se pone en marcha foros permanentes de discusión entre los actores pertinentes para evaluar y monitorear las políticas públicas urbanas, y a partir de este ejercicio participativo, formular sugerencias y posibles correcciones de ruta a las esferas gubernamentales.

42 Programa de Rescate de Espacios Públicos.

43 Así como a través de las estrategias definidas al seno de la Comisión Intersecretarial para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.

44 Programa de Reordenamiento y Rescate de Unidades Habitacionales.

45 El crecimiento policéntrico es el proceso donde algunas zonas urbanas (o ciudades medias en el caso de zonas metropolitanas) son capaces de satisfacer la demanda de trabajo y servicios de determinada población que la hace menos dependiente del centro urbano más consolidado.

46 Instituto Nacional de la Economía Social.

47 Instituto Nacional del Emprendedor.

48 Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

49 Programa Especial de Cambio Climático.

50 Programa Especial de Producción y Consumo Sustentable.

51 Comisión Intersecretarial de Cambio Climático, establecida en el capítulo II de la Ley General de Cambio Climático publicada en el Diario Oficial de la Federación el 06 de junio de 2012.

52 La Semarnat establece las siguientes categorías para las áreas naturales protegidas a nivel federal: reservas de la biosfera, parques nacionales, monumentos naturales, áreas de protección de flora y fauna, y santuarios.

53 Los estatutos orgánicos de desarrollo urbano y los PDU establecen ciertos parámetros que determinan los límites de aprovechamiento del suelo (por ejemplo límites de edificabilidad, de ocupación, etc.). Estos parámetros tienen el propósito de preservar algún criterio urbanístico como imagen, servicio ambiental, entre otros.

Por ejemplo si el coeficiente de edificabilidad es 3, se refiere a que en el predio sólo se pueden construir edificaciones de 3 niveles. En cuanto al coeficiente de edificación, si éste fuera de .5 sólo puede construirse sobre el 50 % de la superficie del predio.

Finalmente, el coeficiente de utilización se refiere al total de metros cuadrados que pueden utilizarse en la construcción, si es 1.5 sólo se puede sobre el 1.5 del total de metros cuadrados del predio.

54 Programa de apoyo a los vecindados en condiciones de pobreza patrimonial para regularizar asentamientos humanos irregulares.

55 Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra.

56 Reglas de Operación de los Programas de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

57 Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo.

58 Movilidad Urbana Sustentable

59 Las Calles Completas son calles para todas las personas: peatones, ciclistas, conductores y usuarios de transporte público, de todas las edades y con todo tipo de habilidades motoras. Una Calle Completa considera: aceras anchas, carriles para bicicletas, cruceros fáciles para peatones, carriles para transporte público, parabuses cómodos y accesibles, camellones de salvaguarda, carriles más estrechos para vehículos, etc.

60 Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

61 Este enfoque fue establecido en la Declaración de Bellagio sobre Transporte y Cambio Climático. El Enfoque ASI, por sus siglas en inglés (Avoid-Shift-Improve) comprende tres vías principales: 1) Evitar/Reducir la necesidad de viajar. A través de la planificación integrada del uso de suelo y la gestión de la demanda de transporte. Estas medidas promueven la reducción de la necesidad de viajar y el largo de los viajes. 2) Cambiar hacia modos más eficientes de transporte, en particular hacia medios no motorizados (caminar y bicicletas) y 3) Mejorar el desempeño del transporte motorizado, como el público y principalmente el de automóviles particulares, con el objetivo de reducir sus externalidades negativas.

Información disponible en Sustainable Urban Transport y Project:

<http://www.sutp.org/en-dn-td>,

http://www.slocat.net/sites/default/files/u3/bellagio_declaration_on_transportation_and_climate_change-final.pdf e Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

México:<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Enfoque-Evitar-Cambiar-Mejorar.pdf>

62 Comisión Intersecretarial de Cambio Climático

63 Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

64 Sistema de Cálculo de Indicadores de la Calidad del Aire

65 Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático

66 Sistema Urbano Nacional.

67 Centro Nacional para la Prevención de Desastres.

68 Ley General de Protección Civil.

69 Convenio Marco de Coordinación de Acciones en Materia de Desarrollo Urbano y Vivienda.

70 Los programas y reglamentos incluyen las acciones del sector agrario, territorial y urbano, así como a las de otras dependencias que el Ejecutivo instruya.

71 Observatorios urbanos: Los Observatorios Urbanos surgen como un instrumento de UN-HABITAT para impulsar el proceso de desarrollo urbano sostenible. Por medio de éstos, se pone en marcha foros permanentes de discusión entre los actores pertinentes para evaluar y monitorear las políticas públicas urbanas, y a partir de este ejercicio participativo, formular sugerencias y posibles correcciones de ruta a las esferas gubernamentales.

72 Programa de apoyo a los vecindados en condiciones de pobreza patrimonial para regularizar asentamientos humanos irregulares.

73 Reglas de Operación de los Programas de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.