



Diagnóstico de política climática y movilidad urbana sustentable

Acolman, Estado de México



GOBIERNO DE MÉXICO

DESARROLLO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

Diagnóstico de política climática y movilidad urbana sustentable. Acolman, Estado de México.

Este material fue realizado por bikeNcity como parte de la iniciativa llamada RE-ACTIVA.MX, en el marco de la colaboración con el Gobierno del Reino Unido, a través del programa *Mexico-UK PACT (Partnering for Accelerated Climate Transitions* o Alianza para las Transiciones Climáticas Aceleradas). *Mexico-UK PACT* es un programa bilateral del Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS, por sus siglas en inglés) del Gobierno del Reino Unido. Esta iniciativa se lleva a cabo en coordinación con el Gobierno de México por medio de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para la promoción de la infraestructura emergente de movilidad activa de bajas emisiones y la mejora del espacio público en las ciudades mexicanas.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de las personas autoras y no necesariamente reflejan el punto de vista de *UK PACT*, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>) y puede ser reproducida para cualquier uso no comercial otorgando el reconocimiento respectivo a bikeNcity, las personas autoras y *UK PACT*. Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.



Primera edición: octubre de 2021. Elaborada en México.

Coordinación:

Kennia Lizeth Aguirre Benítez

Autoría:

José Fernando Arévalo Lomelí
Camila Herrero Rodríguez

Corrección de estilo:

Jorge Gordillo Matalí

Diseño editorial:

Luis Gómez Theriot

Agradecimientos especiales a Adriana Vidrio Longoria (Directora de Cultura, H. Ayuntamiento de Acolman), Alejandro Damián Sánchez Soto (Director de Desarrollo Económico, H. Ayuntamiento de Acolman), Álvaro Lomelí Covarrubias (Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad, Sedatu) Antulio Castañeda Martínez (Director de Servicios Públicos, H. Ayuntamiento de Acolman), Celia Moreno Espinoza (Directora de Educación, H. Ayuntamiento de Acolman), Diana González Rodríguez (bikeNcity), Edgar Héctor Francisco Javier Cosme Rubio (Director de Diversidad y Equidad de Género, H. Ayuntamiento de Acolman), Eluzay Torres Zarcía (Directora del Consejo para la Protección de los Derechos de las Mujeres, H. Ayuntamiento de Acolman), Fredy Fernández Zarazúa (Director General del IMCUFIDE), Hugo Contreras Alfaro (Director de Movilidad Zona Sur, H. Ayuntamiento de Acolman), Iván Yetzair Mothelet Sandoval (bikeNcity), Jacobo Reyes León (Director de Seguridad Ciudadana, H. Ayuntamiento de Acolman), Jesús Alejandro Juárez González (Director de Medio Ambiente, H. Ayuntamiento de Acolman), Luis Eduardo Banderas Vidrio (Director de Salud, H. Ayuntamiento de Acolman), Luis Rodrigo Castilla Torres (Coordinador de Comunicación Social, H. Ayuntamiento de Acolman), Mariana Orozco Camacho, Martha Sofía Niño Sulkowska (Semarnat), Oscar Crispín López Juárez (Director de Movilidad Zona Norte, H. Ayuntamiento de Acolman), Sacnite Zarco Roldán (Directora de Fomento Turístico, H. Ayuntamiento de Acolman), y Saúl Jiménez Valencia (Director de Obras Públicas, H. Ayuntamiento de Acolman).

Contenido

[Introducción](#)

[Institucionalización](#)

[Instrumentos normativos, técnicos, de planeación y coordinación](#)

[Financiamiento](#)

[Plan Municipal de Desarrollo](#)

[Conclusiones](#)

[Referencias](#)

Introducción

En el marco de colaboración con el Gobierno del Reino Unido, a través del programa *Mexico-UK PACT* (en español, Alianza para las Transiciones Climáticas Aceleradas), bikeNcity, en coordinación con el Gobierno de México, por medio de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), brinda asistencia técnica en la implementación de proyectos de infraestructura emergente de movilidad activa y espacio público a 13 gobiernos municipales del país. *Mexico-UK PACT*, como se llama en inglés, es un programa bilateral del Departamento de Negocios, Energía y Estrategia Industrial (BEIS, por sus siglas en inglés) del Gobierno del Reino Unido.

El presente documento incluye un diagnóstico sobre la situación en que se encuentra el municipio de Acolman, que es una de las 13 ciudades antes mencionadas, en materia de política pública de movilidad sostenible y cambio climático. Este diagnóstico fue elaborado con base en una encuesta realizada por bikeNcity y contestada por el Ayuntamiento de Acolman en agosto de 2021, bajo la coordinación de la Dirección de Obras Públicas. También se realizó una investigación documental para complementar la información presentada en dicha encuesta. El documento cuenta con recomendaciones de política pública para los plazos corto (un año), mediano (tres años) y largo (mayor a tres años). Esta información se estructura dentro de los cinco apartados de este diagnóstico: institucional; instrumentos normativos, técnicos, de planeación y coordinación; financiamiento; programas, proyectos y acciones del Plan Municipal de Desarrollo; y conclusiones, las cuales reflejan un balance general.

Con base en el Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) en 2020, del total de viajes realizados en el Estado de México diariamente, menos de 1 % se concentraron dentro del municipio de Acolman. Esta concentración corresponde al siguiente reparto modal: 44 % en transporte público; 13 % en automóvil; 38 % a pie; y 5 % en bicicleta. Esta información contrasta con los indicadores de tenencia de vehículos por vivienda habitada, ya que, del total de 45 395 hogares censados, 40 % disponen de al menos un automóvil; 14 % de al menos una motocicleta y 41 % de al menos una bicicleta. Por su parte, la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (Inegi, 2019), muestra que el Estado de México registró un total de 1210 muertes por hechos de tránsito, sin embargo, ninguna correspondió al municipio de Acolman.

Desde enero de 2020 hasta agosto de 2021, el comportamiento de los distintos modos de transporte vio un cambio significativo derivado de las políticas de salud pública que emprendió la autoridad del Estado de México por razón del COVID-19. Dos casos específicos que se detectaron a partir del registro consolidado de viajes¹, fueron el aumento de viajes a pie en un 49 % y el aumento de viajes en automóvil en un 18 %.

¹ Referencias en Apple Mobility. Disponible en línea: <https://covid19.apple.com/mobility>

Institucionalización

En el Ayuntamiento de Acolman, las áreas municipales encargadas de planear, diseñar, implementar, monitorear y evaluar los resultados en materia de movilidad y cambio climático son: la Dirección de Obras Públicas, Dirección de Desarrollo Económico, Dirección de Movilidad, Dirección de Medio Ambiente, Dirección de Fomento Turístico, y Dirección de Servicios Públicos. Por otro lado, para recabar las demandas de la sociedad en la materia, la autoridad municipal se respalda en el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano.

Recomendaciones

En el corto plazo: Se sugiere que las direcciones del ayuntamiento identificadas también generen mecanismos de coordinación con al menos dos áreas más: Dirección de Cultura y Dirección de Diversidad y Equidad de Género, con el objetivo de implementar una política pública integral en materia de movilidad sostenible y cambio climático. Sobre la base de la composición actual del cabildo, es fundamental evaluar los mecanismos para mejorar la inclusión de temáticas relacionadas con la movilidad sostenible y el cambio climático, durante la discusión tanto de aspectos reglamentarios, como de presupuesto. Se recomienda analizar la estructura, el contenido y la aproximación de las propuestas recientes que pudieron llevar a cabo las comisiones de Obras Públicas, Hacienda o Tránsito, así como el sentido de dictaminación de las mismas para fortalecer la elaboración de las propuestas hacia el siguiente ejercicio fiscal desde el cabildo. Finalmente, se recomienda que el municipio tome en cuenta al Consejo de Participación Ciudadana y a la Coordinación de Transparencia y Rendición de Cuentas como instancias de gobernanza, para recabar las demandas e intereses de la sociedad en materia de movilidad sostenible y cambio climático.

Mediano plazo: Con el objetivo de que la agenda en materia de movilidad y cambio climático se transversalice en la administración pública municipal y aumente su posicionamiento a nivel subnacional, se recomienda al municipio realizar un mapeo de instituciones y grupos clave a nivel estatal, con los que se podrían generar mecanismos de coordinación para llevar a cabo soluciones en materia de movilidad sostenible y cambio climático, por ejemplo: la Secretaría de Movilidad del Estado de México, el Sistema de Transporte Masivo, el Teleférico del Estado de México, la Secretaría General de Gobierno, Secretaría de Seguridad, Secretaría de Finanzas, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra, Secretaría de Salud, Secretaría de Cultura y Turismo, Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de Medio Ambiente, Instituto Mexiquense de la Vivienda Social, Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral del Estado de México. Por último, es importante que el Ayuntamiento desarrolle los mecanismos necesarios que garanticen una estructura representativa e incluyente en cada uno de los consejos que preside la autoridad municipal, a través de la identificación de perfiles, integrantes y presupuesto.

Largo plazo: Se recomienda desarrollar un Plan de Acción Climática y de Movilidad municipal en conjunto con el gobierno del Estado de México, cuyo principal objetivo sea implementar acciones de adaptación y mitigación en el sector transporte frente a los riesgos climáticos. Por otro lado, se sugiere aprobar una comisión edilicia con carácter permanente que atienda la totalidad de temas relacionados con movilidad e infraestructura urbana bajo un enfoque de sostenibilidad.

Instrumentos normativos, técnicos, de planeación y coordinación

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México reconoce en su artículo 4to, que toda persona tiene derecho a la movilidad, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad. Respecto a leyes, reglamentos y normas aplicables en el Estado de México, destacan la Ley de Planeación del Estado de México y Municipios, la Ley de Movilidad del Estado de México y su Reglamento, la Ley de Cambio Climático del Estado de México, el Libro Quinto del Código Administrativo del Estado de México denominado “Del Ordenamiento Territorial de los Asentamientos Humanos y del Desarrollo Urbano de los Centros de Población”. En el caso de instrumentos de planeación estatales vigentes en la materia, se encuentran principalmente el Plan de Desarrollo del Estado de México 2017-2023, Programa de Ordenamiento del Transporte Público Estatal 2017-2023, Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de México 2018, Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2019. En cuanto al complemento de los instrumentos de planeación antes mencionados, cabe destacar la vigencia de las directrices técnicas de diseño de calles, espacio público e infraestructura verde incluidas en el Programa Estatal de Acción ante el Cambio Climático 2013, Estrategia Estatal de Cambio Climático del Estado de México 2016 y el recientemente reformado Reglamento de Construcciones municipal.

El Bando Municipal de Acolman reconoce atribuciones en materia de tránsito y vialidad, entre las que destacan obligaciones de seguridad personal como el uso del casco, buen uso de la infraestructura ciclista y peatonal. Por otro lado, el Reglamento de Tránsito del Estado de México en sus artículos 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 y 98, establece la regulación de velocidades en vías primarias, el reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte, así como prevenciones generales que se relacionan con la movilidad peatonal. Respecto a los planes, programas, estrategias y proyectos municipales de Acolman en materia de movilidad sostenible y cambio climático destaca el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Acolman. Finalmente, el municipio de Acolman cuenta con los siguientes trámites para dar servicio a la ciudadanía: Autorización de cooperativas para la prestación de servicios de ciclo taxi y mototaxi.

Recomendaciones

Corto plazo: Se recomienda a la autoridad municipal presentar un punto de acuerdo ante el Congreso Estatal frente a la necesidad de armonizar la Constitución Política del Estado de México en el reconocimiento del derecho a la movilidad sostenible y la seguridad vial, que debe de garantizarse con base en la reforma constitucional a nivel federal. Asimismo, se recomienda fortalecer la rendición de cuentas del proceso de ordenamiento ecológico del territorio y simplificar la gestión de los proyectos en el territorio, cuya supervisión es conjunta entre las autoridades estatales y municipales dedicadas al combate del cambio climático. También es importante que el municipio proponga y, en su caso, celebre instrumentos eficaces de colaboración o coordinación interinstitucional en materia de movilidad sostenible y cambio climático con los tres órdenes de gobierno. Se recomienda que el ayuntamiento elabore una guía con la perspectiva general que supone construir, ampliar, reparar o modificar con una intervención a nivel de calle, así como hacer énfasis en posibles elementos de integración urbana. Por otro lado, se requiere armonizar las disposiciones en materia de jerarquía de los diversos modos de transporte, los estándares de velocidad y las medidas de seguridad para ciclistas y personas peatonas con base en lo dispuesto por el Reglamento de Tránsito del Estado de México. Asimismo, se recomienda considerar la conformación de la Unidad Municipal de Protección Civil a partir de la propuesta y dictaminación favorable para reformar el Reglamento de Protección Civil vigente, integrando un enfoque de gestión integral del riesgo. Finalmente, es necesario establecer mesas de trabajo coordinadas con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

para conocer los avances del proyecto carretero denominado “Autopista Tultepec-AIFA-Pirámides” que impactará diversas colonias del municipio.

Mediano plazo: Para dar respuesta a los retos en materia de cambio climático, se recomienda que el Ayuntamiento de Acolman haga una propuesta de dictaminación ante la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria, para actualizar el Atlas Estatal de Riesgos con base en los manuales publicados por el Sistema Integral de Riesgos. Para ello es importante que se estimule la participación de todos los municipios a través de la Coordinación General de Protección Civil. Esta actualización al Atlas Estatal de Riesgos permitirá al Ayuntamiento de Acolman utilizar esta información para dar respuesta a los retos climáticos en materia de adaptación. Por otro lado, para conocer cuáles son los sectores prioritarios que operan a nivel municipal (planeación urbana, servicios urbanos, transporte, agricultura, desarrollo urbano) que deben ser considerados para mitigar emisiones a nivel municipal, se recomienda que el ayuntamiento actualice el Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del Estado de México que data del año 2016. A partir de la actualización del Inventario, el Ayuntamiento debe plantear escenarios de mitigación que incluyan acciones de reducción de emisiones GEI; determinar y priorizar las medidas de mitigación que se llevarán a cabo tomando en cuenta las necesidades tecnológicas; y realizar un monitoreo, reporte y verificación.

Por otro lado, se propone que el ejercicio de actualización del Programa Regional de Ordenamiento Ecológico Regional del Territorio incorpore un Comité de Ordenamiento Ecológico con la presencia de los municipios de Tecámac, Teotihuacán, Atenco, Tepetlaoxtoc, Chiautla, Tezoyuca y Ecatepec. Dicho comité podrá incorporar una visión sistémica de manejo del arbolado urbano. Esto, con el objetivo de modificar su categorización de trámite administrativo hacia la conceptualización de una política municipal, que priorice el manejo del arbolado urbano desde una perspectiva técnica en lugar de hacerlo a partir de criterios o peticiones ciudadanas. Algunas de las acciones imprescindibles que debe reunir el manejo integral del arbolado por parte del municipio son: a) elaborar un censo que permita conocer el estado general y fitosanitario del arbolado urbano b) con base en el censo, determinar cuáles son los sujetos arbóreos susceptibles de poda o derribo, c) difundir a la ciudadanía los riesgos de poda o derribo y d) establecer los beneficios socio-ambientales que trae consigo la arborización urbana.

Largo plazo: Se recomienda integrar un catálogo municipal de los dictámenes ambientales que determinen la congruencia y factibilidad de uso de suelo en materia de ordenamiento ecológico del territorio, que sea revisado periódicamente por la oficina competente dentro de la estructura orgánica municipal. Lo anterior, puede seguir una ruta de implementación conjunta con la Secretaría de Medio Ambiente del Estado de México que implique redimensionar atribuciones tanto a escala del municipio como del estado para hacer eficiente el análisis, dictaminación y declaratoria de, entre otras, nuevas áreas naturales protegidas, patrimoniales o de valor monumental.

Financiamiento

El Ayuntamiento de Acolman considera que para facilitar el flujo de financiamiento hacia proyectos de movilidad sostenible y cambio climático a nivel municipal se requiere considerar los siguientes factores: a) la implementación de la movilidad sustentable entre los barrios y pueblos que integran el municipio, b) plantear la realización de infraestructura ciclista dentro de la periferia y c) conectar dicha infraestructura con los barrios colindantes. No obstante y una vez que se toma en consideración la disponibilidad de recursos propios para estos fines, el Ayuntamiento de Acolman considera como prioridades la elaboración de estudios preliminares (incluye el desarrollo de proyectos ejecutivos) y su correcta implementación. Durante la presente administración, el Ayuntamiento de Acolman no ha invertido recursos propios ni de otra índole para diseñar o implementar acciones de movilidad sostenible y/o cambio climático. Sin embargo, se pretende que la aplicación de recursos disponibles sea factible mientras se desarrollan los ejercicios fiscales de 2022 a 2024.

Para lograr que los proyectos de movilidad sostenible y/o cambio climático sean financiados con recursos municipales, en una escala del 1 al 5, en donde 1 se considera lo menos urgentes y 5 lo más urgente, el Ayuntamiento de Acolman considera que autorizar la creación de una oficina o instituto técnico en materia de movilidad tiene un nivel 5 de urgencia; establecer más y mejores instrumentos de gobernanza fiscal un nivel 4 de urgencia; eliminar la figura de *pari passu*² en los contratos de obra pública tiene un nivel 3; detonar la figura del presupuesto participativo tiene un nivel 2; y, finalmente, fortalecer los esquemas de recaudación local tiene nivel 1 de urgencia.

Recomendaciones

Corto plazo: Con base en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, se recomienda que el municipio de Acolman genere un instrumento jurídico de coordinación con las Secretarías de Movilidad y de Medio Ambiente estatales. Lo anterior podrá fortalecer una cartera de proyectos de movilidad sostenible y/o cambio climático. Es deseable que esta cartera esté respaldada por ciertos factores de política pública, como la viabilidad técnica y un ejercicio de socialización ante la ciudadanía para lograr la aceptación integral de cada proyecto. Dado que no se han gestionado recursos federalizados para detonar proyectos de movilidad sostenible o de medio ambiente y cambio climático, es fundamental analizar las reglas y lineamientos de operación publicados para el ejercicio fiscal en curso que se relacionan con vertientes específicas de, entre otros, el Programa de Mejoramiento Urbano (PMU); el Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social (Fais) o el Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios (Fortamun). Se recomienda llevar a cabo ese análisis previo a los acercamientos con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Sobre la premisa de acceder a fuentes de financiamiento distintas a las presentes en los ramos administrativos o generales del Presupuesto de Egresos de la Federación, se observa la oportunidad de que la sindicatura municipal, en conjunto con las direcciones encargadas de las áreas ambientales y de planeación urbana, elaboren y presenten ante el Cabildo un instructivo que facilite la elaboración de estudios de pre-inversión. Dicho instructivo puede estar basado en la metodología para el ajuste de factibilidad de un proyecto ejecutivo próximo a ser puesto a la consideración de recursos ante la SHCP³. En ese sentido, se propone constituir programas de gasto

² El contrato de obra pública bajo la modalidad de *pari passu* (del latín “con igual paso”) indica una igualdad en las condiciones de cumplimiento de las dos partes involucradas, por ejemplo: gobierno federal y gobiernos estatales/municipales. Es decir, su cumplimiento debe darse al mismo tiempo y en la misma medida. Específicamente, lo que se refiere a los montos de inversión del contrato; cincuenta por ciento proporcional para cada una de las partes.

³ El Centro de Estudios para la Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos (Cepep) cuenta con un acervo bibliográfico relevante que acerca información a gobiernos locales que tienen el interés de comprender el ciclo de vida de los proyectos y/o programas de inversión que son sometidos a la consideración de la Unidad de

municipal para llevar a cabo la implementación de las acciones en materia de movilidad sostenible y/o cambio climático a cargo de las direcciones mencionadas en la sección anterior de diagnóstico.

Mediano plazo: Ante la posibilidad de crear un instituto técnico en materia de movilidad, se recomienda revisar las atribuciones enmarcadas en la estructura orgánica municipal con el objetivo de prevenir una posible duplicación con la Dirección de Movilidad que se encuentra en funciones. Tomando en cuenta que la presente administración del municipio de Acolman actualmente no tiene proyectos de movilidad sostenible financiados por programas o fondos de recursos federalizados, se recomienda dar de alta el formato de apoyo para cooperaciones orientadas al fortalecimiento de las capacidades municipales por parte de la iniciativa privada, banca multilateral o banca de desarrollo. Cada una de las instituciones aquí mencionadas tienen áreas especializadas que brindan acompañamiento durante la elaboración de proyectos, programas o acciones en materia de movilidad o cambio climático. Con el ánimo de que esta tarea se lleve a cabo en el menor tiempo posible y usando la menor cantidad de recursos municipales, es posible apoyarse en la Guía General de Análisis de Costo-Beneficio⁴, que aporte elementos frente a la evaluación socioeconómica solicitada como uno de los requisitos de entrada al financiamiento de inversión ante la SHCP.

Largo plazo: Se recomienda desarrollar una metodología de evaluación socioeconómica que tome como referencia el instructivo (recomendación a corto plazo) y el manual de análisis de costo-beneficio (recomendación a mediano plazo), y que retome los aspectos trabajados por el Cepep de SHCP. Finalmente y para el caso de una eventual implementación del Presupuesto Basado en Resultados (PBR) y del Sistema de Evaluación del Desempeño (SED), en cumplimiento a lo establecido en la Ley General de Contabilidad Gubernamental, es deseable consultar el Anexo 1 de la nota metodológica que la SHCP pone a disposición de los enlaces institucionales que nombre el Ayuntamiento de Acolman ante las oficinas de representación de dicha dependencia federal⁵.

Inversiones de SHCP. Metodología disponible en línea:

https://www.cepep.gob.mx/work/models/CEPEP/metodologias/boletines/importancia_preinversion.pdf

⁴ La metodología que sustenta la Guía General de Análisis de Costo-Beneficio sirve como referente para las y los funcionarios públicos que desde el ámbito municipal buscan registrar correctamente aquellos programas y proyectos en la Cartera de Inversión de la SHCP. Disponible en línea:

[https://www.cepep.gob.mx/work/models/CEPEP/metodologias/documentos/Guia_General_Analisis_Costo_Beneficio_\(CEPEP\).pdf](https://www.cepep.gob.mx/work/models/CEPEP/metodologias/documentos/Guia_General_Analisis_Costo_Beneficio_(CEPEP).pdf)

⁵ Los pasos previos para la revisión, análisis y valoración de la información de los Entes Públicos se pueden consultar en la página oficial de la SHCP;

https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/work/models/PTP/Entidades_Federativas/Diagnostico/Anexo_1_Nota_metodologica.pdf

Programas, proyectos y acciones del Plan Municipal de Desarrollo

De acuerdo con el Plan Municipal de Desarrollo, el municipio de Acolman pretende ejecutar las siguientes acciones: un censo para identificar problemas y necesidades inmediatas de las personas y familias en las diferentes comunidades de Acolman, gestión de servicios básicos para población vulnerable, impulso del uso del espacio público para actividades culturales y la creación e implementación de un sistema de bicicletas para el municipio. También se incluye establecer el Plan de Mejoramiento de la Imagen Urbana del Municipio de Acolman, construcción de banquetas y guarniciones en calles de terracería, instalación de semáforos con energía solar, y estudios de ordenamiento territorial. Asimismo, se propone la ampliación y rehabilitación de banquetas, el diseño y mantenimiento de rampas, mantenimiento de arbolado, ampliación y mantenimiento de jardineras, y gestión de sistemas de captación pluvial.

Recomendaciones

Corto plazo: Se recomienda al municipio generar mecanismos de coordinación con las diferentes dependencias del gobierno estatal para generar acciones conjuntas en materia de movilidad sostenible y medioambiente. Se sugiere implementar campañas de sensibilización a través de redes sociales, talleres, cursos o clases que incorporen temáticas relacionadas con: seguridad vial, espacio público, beneficios en el uso del transporte público, movilidad compartida, movilidad activa como modos de transporte de cero emisiones, el cambio climático y su relación con la calidad del aire, huertos urbanos, manejo de residuos, compostas, entre otros temas.

Mediano plazo: En relación con acciones de movilidad sostenible, se recomienda implementar programas gratuitos de ciclismo urbano (ejemplo: biciescuelas) e implementar cruces seguros. Respecto a acciones de cambio climático se recomienda la activación de huertos urbanos comunitarios y la gestión de biodigestores en centros comunitarios, así como puntos de acopio de materiales reciclables. La instalación de celdas solares y techos verdes en escuelas y unidades habitacionales de bajos recursos, y la instalación de sensores de monitoreo de la calidad del aire y luminarias LED en espacios públicos.

Largo plazo: En materia de movilidad sostenible, se recomienda realizar trabajos de gestión del estacionamiento en la vía pública con la implementación de parquímetros. También llevar a cabo programas de transporte escolar con instituciones municipales y de transporte empresarial en coordinación con el sector privado. Respecto a acciones en materia de cambio climático se recomienda evaluar la remodelación de parques emblemáticos, incorporando plantas para el tratamiento de aguas residuales y pavimentos permeables, así como realizar reforestaciones masivas en parques y jardines.

Conclusiones

En el marco del proyecto RE-ACTIVA.MX y de la emergencia sanitaria por COVID-19, el presente diagnóstico concluye que resulta fundamental para el municipio articular sus esfuerzos con aquellos que se realizan desde la escala internacional, nacional y subnacional. Esto con el objetivo de mitigar emisiones de gases de efecto invernadero, y también para lograr que tanto la población como el territorio de Acolman se adapten de la mejor forma a los efectos del cambio climático. A partir de la política pública, el municipio debe tener un enfoque que permita atender lo anterior desde una planeación urbana que haga énfasis en la mejora de los espacios públicos y la movilidad activa.

En el municipio de Acolman más de la mitad de los viajes se realizan caminando o en bicicleta, lo cual representa una gran ventaja para trabajar la agenda climática y de la movilidad sostenible. Por otro lado, también es un municipio que por su ubicación geográfica y distribución socio-espacial, es uno de los municipios pertenecientes al Área Metropolitana del Valle de México. Esto pone de manifiesto una serie de desafíos para quienes tienen la tarea de gestionar la accesibilidad, asequibilidad, calidad, seguridad y sostenibilidad en los desplazamientos de quienes viven, trabajan o buscan acceder a los bienes y servicios que ofrece el municipio.

Un aspecto fundamental de este ejercicio de diagnóstico es que el ayuntamiento debe continuar los esfuerzos por ampliar los recursos dedicados a la movilidad activa, y consolidar alianzas con actores clave de la administración pública estatal, para generar instrumentos y materiales normativos que den soporte a las iniciativas que surjan desde el ayuntamiento. Finalmente, es importante que el municipio de Acolman desarrolle un Plan de Acción Climática y de Movilidad a nivel municipal para marcar el camino que se seguirá en los próximos años en la materia.

Como se mencionó en la introducción, los hallazgos identificados son el primer paso para abordar la situación en que se encuentra el municipio de Acolman, y potenciar aquellas acciones tanto de política climática y de movilidad urbana sostenible que ya van en el sentido correcto. Finalmente, la principal conclusión que se ofrece a las y los funcionarios públicos es tomar las recomendaciones a corto plazo y difundir de forma interna aquellas que se consideren de mayor utilidad. También deben celebrarse mesas de trabajo temáticas, acercarse con las y los regidores del nuevo cabildo e, incluso, mejorar de forma constante los contenidos que se plasman en cada capítulo de este documento.

Referencias

1. *Atlas de Riesgos del Estado de México*. (2015). Secretaría Estatal de Gobierno. Disponible en línea: <https://cgproteccioncivil.edomex.gob.mx/atlas-riesgos>
2. *Bando Municipal de Acolman*. (2021). Secretaría de Justicia y Derechos Humanos del Estado de México. Epub 18 de febrero de 2021. Disponible en línea: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/bdo/bdo2021/bdo002.pdf>
3. *Código Administrativo del Estado de México*. (2001). Secretaría de Asuntos Parlamentarios del H. Congreso del Estado de México. Disponible en línea: <http://www.legislativoedomex.gob.mx/documentos/leyes/pdf/001.pdf>
4. *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México*. (2020). Secretaría de Asuntos Parlamentarios del H. Congreso del Estado de México. Disponible en línea: <http://www.legislativoedomex.gob.mx/documentos/leyes/pdf/000.pdf>
5. *Estrategia Estatal de Cambio Climático del Estado de México*. (2015). Instituto Estatal de Energía y Cambio Climático. Disponible en línea: http://ieecc.edomex.gob.mx/sites/ieecc.edomex.gob.mx/files/files/Publicaciones%20Hist%C3%B3ricas/3_Estrategia%20de%20Cambio%20Clim%C3%A1tico/VERSIO%CC%81N%20T%C3%89CNICA.pdf
6. *Inventario Estatal de Emisiones y Gases de Efecto Invernadero 2016*. (2018). Instituto Estatal de Energía y Cambio Climático. Disponible en línea: https://ieecc.edomex.gob.mx/sites/ieecc.edomex.gob.mx/files/files/Publicaciones%20Hist%C3%B3ricas/1_Inventario_Emisiones/IEEGI%202016_%2030%20novi2018.pdf
7. *Ley de Cambio Climático del Estado de México*. (2013) Secretaría de Asuntos Parlamentarios del H. Congreso del Estado de México. Disponible en línea: <http://www.legislativoedomex.gob.mx/documentos/leyes/pdf/015.pdf>
8. *Ley de Movilidad del Estado de México*. (2015). Secretaría de Movilidad del Estado de México. Disponible en línea: http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley_movilidad_edomex.pdf
9. *Plan de Desarrollo Municipal Acolman 2019-2021*. (2019). Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de México. Epub 13 de diciembre de 2019. Disponible en línea: https://www.ipomex.org.mx/recursos/ipo/files_ipo3/2019/42897/9/85a5967c6983add4079eeb1f1151ce9d.pdf
10. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Acolman*. (2009). Secretaría de Desarrollo Urbano y Obra del Estado de México. Disponible en línea: http://seduv.edomexico.gob.mx/planes_municipales/acolman/PMDU%20Acolman%20ok.pdf
11. *Presupuesto de Ingresos y Egresos para el Ejercicio Fiscal 2021*. (2020). Portal de Transparencia del Ayuntamiento. Disponible en línea: https://www.acolman.gob.mx/Directorio/Gaceta/Gacetas/2020/Gaceta_Municipal_86
12. *Reglamento de Autoridades Auxiliares, Consejos de Participación Ciudadana y Jefes de Sector del Municipio de Acolman*. (2019). Portal de Transparencia del Ayuntamiento. Disponible en línea: https://www.acolman.gob.mx/Directorio/Gaceta/Reglamentos/2019/Reglamento_de_Autoridades_Auxiliares
13. *Reglamento de Tránsito del Estado de México*. (2019). Secretaría de Justicia y Derechos Humanos del Estado de México. Epub 18 de julio de 2019. Disponible en línea: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/rgl/vig/rglvig079.pdf>



bikeNcity

re-activa.mx
#ReactivaMX
@bikencity
bikencity.com



GOBIERNO DE
MÉXICO

DESARROLLO TERRITORIAL
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES