



Diagnóstico de política climática y movilidad urbana sustentable

Othón P. Blanco, Quintana Roo



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. Othón P. Blanco, Quintana Roo.

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 Alvaro Lomelí Covarrubias (Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad, Sedatu), Denneric Miguel Polanco Galera (Jefe de Departamento de Desarrollo Turístico del H. Ayuntamiento de Othón P. Blanco), Diana González Rodríguez (bikeNcity), Iván Yetzair Mothelet Sandoval (bikeNcity), Mariana Orozco Camacho, Martha Sofía Niño Sulkowska (Semarnat), Miguel Antonio Peraza Quintanilla (Analista de la Dirección de Proyectos de Infraestructura Turística de la Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo), Nancy Patricia Reyes Quintanilla (Directora de Proyectos de Infraestructura Turística de la Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo) y Rita Carolina García Millán (Jefa de Departamento de Impacto y Movilidad Sustentable del Instituto de Movilidad del estado de Quintana Roo).

Contenido

[Introducción](#)

[Institucionalización](#)

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

[Financiamiento](#)

[Programas, proyectos y acciones del 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 para la movilidad activa y la mejora del espacio público a 13 gobiernos municipales del país. *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.

El presente documento incluye un diagnóstico sobre la situación en que se encuentra el municipio de Othón P. Blanco en materia de movilidad sostenible y cambio climático. Este diagnóstico fue elaborado con base en una encuesta realizada por bikeNcity y contestada por la Dirección de Proyectos de Infraestructura Turística de la Secretaría de Desarrollo Turístico de Quintana Roo en septiembre de 2021. Asimismo, se realizó una investigación documental para complementar la información presentada en dicha encuesta. El documento cuenta con recomendaciones de política pública en la materia para los plazos corto (un año), mediano (tres años) y largo (mayor a tres años). Esta información se encuentra en cada uno de los cinco apartados de este diagnóstico: institucional; instrumentos normativos, técnicos, de planeación y coordinación; financiamiento; programas, proyectos y acciones; y conclusiones, que reflejan un balance general.

Para el caso de Othon P. Blanco, según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), entre 2010 y 2015, el indicador que detecta el ingreso de nuevas personas a condiciones de pobreza disminuyó en 5.3 %. Sin embargo, según la misma fuente, durante el año 2015, 54 325 personas carecieron de acceso a los servicios básicos en la vivienda. Asimismo, la evidencia indica que la violencia doméstica contra las mujeres en razón de género va en aumento, a raíz de las condiciones derivadas de la pandemia por COVID-19. Si se toman en cuenta los desafíos de inclusión durante las crisis de salud, las mujeres están particularmente expuestas. Además de que integran la mayor parte del personal sanitario de primera línea, también asumen el trabajo de cuidados en casa, sin contar con las mínimas prestaciones de seguridad social.

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 Quintana Roo diariamente, el 13 % se concentraron dentro del municipio de Othón P. Blanco, en donde el reparto modal es de la siguiente forma: 25 % en transporte público; 39 % en automóvil; 29 % a pie; y 7 % en bicicleta. Esta información contrasta con los indicadores de tenencia de vehículos por vivienda habitada, ya que del total de 70 782 hogares censados, 46 % disponen de al menos un automóvil; 23 % de al menos una motocicleta y 29 % 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 Quintana Roo registró un total de 208 muertes por hechos de tránsito, de las cuales 46 corresponden al municipio de Othón P. Blanco.

Desde enero de 2020 hasta agosto de 2021, el comportamiento en los distintos modos de transporte vio un cambio significativo derivado de las políticas de salud pública que emprendió la autoridad del estado de Quintana Roo a causa del COVID-19. Dos casos específicos que se detectaron a partir del registro consolidado de viajes¹, fueron la disminución de viajes a pie en un 3 % y la disminución de viajes en automóvil en un 4 %.

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

Institucionalización

Para atender los retos e impulsar políticas en materia de movilidad y cambio climático, el municipio de Othón P. Blanco colabora con tres dependencias de la administración pública estatal: el Instituto de Movilidad, la Secretaría de Turismo y la Secretaría de Obras Públicas. En cuanto a la aprobación y seguimiento del presupuesto enfocado en acciones de movilidad sostenible y cambio climático, destaca la labor de la Comisión de Turismo y Ecología y la Comisión de Desarrollo Urbano y Transporte del Cabildo municipal. Por otro lado, para recabar las demandas e intereses de la sociedad en la materia, el ayuntamiento se respalda en el Instituto de Movilidad.

Recomendaciones

En el corto plazo: Con el objetivo de atender la política pública en materia de movilidad sostenible y cambio climático, se sugiere que el ayuntamiento desarrolle enlaces institucionales entre las siguientes áreas municipales: Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, Dirección General de Servicios Públicos Municipales, Dirección de Bomberos, Rescate, Emergencias Médicas y Desastre, Dirección de Participación Ciudadana, Dirección de Patrimonio Municipal, Dirección de Desarrollo Urbano, Dirección de Medio Ambiente y Ecología, Dirección de Construcción, Dirección de Salud, Dirección de Parques y Hábitat, Dirección de Desarrollo Turístico, Departamento de Comercio en la Vía Pública, Departamento de Supervisión de Obra y Seguimiento de Auditorías, Departamento de Transporte y Vialidad, Instituto Municipal de Atención de la Juventud y el Instituto Municipal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.

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 Turismo y Ecología, y de Desarrollo Urbano y Transporte, así como el sentido de dictaminación de las mismas, con el objetivo de fortalecer la elaboración de las propuestas hacia el siguiente ejercicio fiscal.

Mediano plazo: Para que la agenda en materia de movilidad y cambio climático, avance de manera transversal en la vida pública del municipio y se posicione con más fuerza a nivel subnacional, se recomienda al municipio realizar un mapeo de instituciones y actores a nivel estatal, con los que se podría llevar a cabo soluciones en materia de movilidad sostenible y cambio climático, por ejemplo: Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, Secretaría de Infraestructura y Transporte, Secretaría de Ecología y Medio Ambiente, y Secretaría de Salud. Es importante que el ayuntamiento desarrolle los mecanismos que garanticen una estructura representativa e incluyente en cuanto a la integración de los sectores público, privado y social 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 Quintana Roo. Su principal objetivo sería implementar acciones de adaptación y mitigación frente a los riesgos climáticos en el sector transporte. 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 Quintana Roo reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, sostenibilidad y equilibrio con el medio ambiente. Respecto a leyes, reglamentos y normas aplicables en el Estado de Quintana Roo, destacan la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Quintana Roo, la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Quintana Roo, la Ley de Tránsito, Transporte y Explotación de Vías y Carreteras del Estado de Quintana Roo, la Ley Forestal del Estado de Quintana Roo, la Ley de Vida Silvestre para el Estado de Quintana Roo, la Ley de Desarrollo Rural Sustentable del Estado de Quintana Roo, y la Ley para la Prevención y la Gestión Integral de Residuos del Estado de Quintana Roo. En el caso de instrumentos de planeación estatales vigentes en la materia, se encuentran, principalmente, el Plan Estatal de Desarrollo de Quintana Roo 2016-2022, Programa Especial de Acción ante el Cambio Climático del Estado de Quintana Roo y la Agenda de Desarrollo Sostenible del Estado de Quintana Roo. La regulación de velocidades en vías primarias, secundarias y terciarias, los tipos de infraestructura ciclista, así como la obligatoriedad para el uso del casco por parte de las y los ciclistas, se refleja en el Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo. Respecto a los planes, programas, estrategias y proyectos municipales de Othón P. Blanco en materia de movilidad sostenible y cambio climático destacan: Programa de Desarrollo Urbano del municipio de Othón P. Blanco. Finalmente, el municipio de Othón P. Blanco cuenta con los siguientes trámites para dar servicio a la ciudadanía: dictámenes de compatibilidad territorial y manifestaciones de impacto ambiental. Estas dos últimas en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable del Estado de Quintana Roo. De la misma manera, se identifica la actualización de los valores catastrales vigentes ante la oficina de catastro municipal.

Recomendaciones

Corto plazo: Se recomienda incorporar el enfoque de calles completas e infraestructura verde durante el proceso de actualización de los planes parciales de desarrollo urbano del municipio. También es importante que las y los regidores del cabildo municipal propongan y, en su caso, aprueben la celebración de instrumentos eficaces de coordinación interinstitucional en materia de movilidad sostenible y cambio climático con las autoridades estatales, particularmente, la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable y la Secretaría de Ecología y Medio Ambiente. Por otro lado, es importante redactar, aprobar y promulgar un Reglamento de Tránsito municipal que establezca una vocación de seguridad vial, autorizando una prohibición expresa de las vueltas continuas a la derecha. Finalmente y en conjunto con la Comisión Intersecretarial del Cambio Climático del Estado de Quintana Roo, es deseable incluir un principio de rendición de cuentas durante el proceso de ordenamiento ecológico del territorio, que permita simplificar ciertas barreras a la gestión de los proyectos, lo cual deberá estar plasmado en la versión actualizada del Programa Especial de Acción ante el Cambio Climático del Estado de Quintana Roo.

Mediano plazo: Se recomienda a la autoridad municipal presentar un punto de acuerdo ante el cabildo frente a la necesidad de iniciar los trabajos hacia el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Quintana Roo. También se sugiere coadyuvar con las autoridades estatales en la materia para la elaboración y el desarrollo de una Estrategia Estatal de Movilidad que retome el capítulo de diseño de la Ley de Acciones Urbanísticas del Estado de Quintana Roo, además de las acciones en la materia plasmadas en el Programa de Desarrollo Urbano de Chetumal. Por otro lado y con base en lo dispuesto por la Ley de Protección Civil del Estado de Quintana Roo, es deseable reconsiderar los instrumentos de protección civil a nivel municipal para integrar un enfoque de mitigación, adaptación y gestión integral del riesgo. De la misma manera, se recomienda incorporar criterios de movilidad sostenible, equipamiento urbano, espacio público y servicios en el marco del Programa de Desarrollo Metropolitano, en coordinación con los municipios de Calderitas, Subteniente López, Huay-Pix y Xul-Há. Finalmente, es deseable establecer un banco de reservas territoriales a nivel municipal que pueda nutrir el banco de reserva territorial del Estado de Quintana Roo, para materializar la cartera de acciones que pretenden intervenir el espacio público.

Largo plazo: Se recomienda constituir una oficina específica dentro de la estructura municipal que tenga la atribución de llevar a cabo dictámenes ambientales que determinen la congruencia y factibilidad de uso de suelo en materia de ordenamiento ecológico del territorio. Lo anterior, puede seguir una ruta de implementación conjunta con la Secretaría de Ecología y Medio Ambiente del Estado de Quintana Roo que implique redimensionar atribuciones, tanto a escala del municipio como de la entidad federativa para efficientar las labores de mantenimiento y protección ambiental en las áreas naturales protegidas existentes, además de la dictaminación y declaratoria de, entre otras, nuevas áreas naturales protegidas, patrimoniales o de valor monumental. Por último, publicar un manual con parámetros generales que permita cuantificar y monetizar los beneficios sociales y ambientales de diversos proyectos de movilidad sostenible que, a su vez, permitan complementar los análisis costo beneficio y representar de manera más integral los beneficios de los proyectos de esta naturaleza.

Financiamiento

El Ayuntamiento de Othón P. Blanco considera que para facilitar el flujo de recursos federalizados hacia proyectos de movilidad sostenible y cambio climático a nivel municipal, se deben tomar en cuenta diversos factores sociales, económicos y legales para la evaluación de proyectos ejecutivos. No obstante y una vez que se toma en consideración la disponibilidad de recursos propios para estos fines, el Ayuntamiento de Othón P. Blanco considera como prioridades la elaboración de estudios preliminares (incluye el desarrollo de proyectos ejecutivos), la adquisición de materiales, la implementación del proyecto y el mantenimiento de la infraestructura. Durante la presente administración, el Ayuntamiento de Othón P. Blanco no ha invertido recursos propios ni de otra índole para diseñar o implementar acciones de movilidad sostenible y/o cambio climático. Sin embargo, lleva a cabo gestiones administrativas necesarias ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Banco Nacional de Obras y Servicios (Banobras), para 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 urgente y 5 lo más urgente, el Ayuntamiento de Othón P. Blanco considera que, autorizar la creación de una oficina/instituto técnico en materia de movilidad tiene un nivel 5 de urgencia; eliminar la figura de *pari passu*² en los contratos de obra pública tiene un nivel 4 de urgencia; establecer más y mejores instrumentos de gobernanza fiscal y fortalecer los esquemas de recaudación local tiene un nivel 3; y detonar la figura del presupuesto participativo tiene un nivel 2 de urgencia.

Recomendaciones

Corto plazo: Con base en la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Quintana Roo, se recomienda que el municipio de Othón P. Blanco formalice un instrumento jurídico de coordinación con la Agencia de Proyectos Estratégicos (Agepro) de Quintana Roo, cuyo objetivo es 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. Para ello también se recomienda instalar una Mesa Intermunicipal de Movilidad Sostenible que, entre otros temas, permita crear un Fondo Municipal de Impulso a la Movilidad. Asimismo, se recomienda presentar una solicitud de apoyo que cumpla con los requisitos plasmados en los Lineamientos del Programa de Modernización de los Registros Públicos de la Propiedad y Catastros para el ejercicio fiscal 2022. Dicha solicitud tiene el objetivo de formalizar convenios de concertación con los sectores social y privado, involucrados en el desarrollo inmobiliario de Othón P. Blanco, que cuentan con el potencial para reforzar las tareas de recaudación local vía impuesto predial y/o instrumentos de gestión del uso de suelo, como lo son las contribuciones de mejoras.

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.

Mediano plazo: 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), así como la vertiente de Regeneración Urbana del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin). 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 y/o generales del Presupuesto de Egresos de la Federación, se observa la oportunidad de elaborar un instructivo que facilite la elaboración de estudios de pre-inversión. Dicho instructivo puede estar basado en la metodología para el ajuste de factibilidades en un proyecto ejecutivo próximo a ser sometido a la consideración de recursos ante la SHCP³. En ese sentido, se propone constituir programas de gasto 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. Se propone fortalecer los programas de gasto municipal ya existentes en el Capítulo 6000 de gastos 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. Con el ánimo de que esta tarea se realice en el menor tiempo posible y usando la menor cantidad de recursos municipales, es posible apoyarse en un manual que aporte elementos frente a la evaluación de costo-beneficio solicitada como uno de los requisitos de entrada al financiamiento de inversión ante la SHCP⁴.

Largo plazo: Se recomienda preparar una metodología de evaluación socioeconómica, tomando como referencia tanto el instructivo (recomendación a corto plazo) así como el manual de análisis de costo-beneficio (recomendación a mediano plazo) 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 Othón P. Blanco⁵.

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 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

Con base en el Plan Municipal de Desarrollo, el municipio de Othón P. Blanco lleva a cabo las siguientes acciones: ampliación y rehabilitación de banquetas, mantenimiento de rampas, diseño y mantenimiento de andadores, ciclovía, mantenimiento de arbolado y jardineras, manejo integral de residuos sólidos (orgánicos), biodigestores, pavimentos permeables, y muebles y dispositivos sustentables para la vivienda.

Recomendaciones

Corto plazo: Se recomienda al municipio coordinarse con las diferentes dependencias del gobierno estatal y participar en acciones que se estén llevando a cabo desde la entidad federativa a la que pertenece el municipio. Se sugiere implementar campañas de sensibilización a través de redes sociales, talleres, cursos o clases, incorporando temáticas relacionadas con seguridad vial, espacio público, beneficios en el uso del transporte público, la movilidad compartida y la movilidad activa como modos de transporte de bajas o cero emisiones, el cambio climático y su relación con la calidad del aire, manejo de residuos y compostas.

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 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 lograr que, tanto la población como el territorio de Othón P. Blanco, 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.

Tomando en cuenta la alta vulnerabilidad al cambio climático por su ubicación geográfica, pero también las ventajas relacionadas con las dimensiones de su territorio, este diagnóstico concluye que el municipio de Othón P. Blanco debe continuar los esfuerzos por generar alianzas interinstitucionales a nivel municipal, metropolitano y estatal, así como ampliar sus recursos. Esto permitirá al municipio desarrollar un Plan de Acción Climática con especial énfasis en integrar un enfoque de calles completas e infraestructura verde.

Un aspecto fundamental de este ejercicio de diagnóstico es la importancia de promulgar un Reglamento de Tránsito municipal con una vocación de seguridad vial. Finalmente, también es importante que el municipio considere la publicación de un manual con parámetros generales, que permitan cuantificar y monetizar los beneficios sociales y ambientales de los proyectos de movilidad, para así facilitar los procesos de los siguientes años, acompañados de la población.

Como se mencionó en la introducción, los hallazgos identificados son el primer paso para abordar la situación en que se encuentra el municipio de Othón P. Blanco, 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 Municipio de Othón P. Blanco, Quintana Roo.* (2011). Universidad de Quintana Roo. Epub 5 de diciembre de 2011:
http://rmgir.proyectomesoamerica.org/PDFMunicipales/2011/vr_23004_AR_OTHON_P_BLANCO.pdf
2. *Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo.* (2017). Honorable Congreso del Estado de Quintana Roo. Epub 22 de agosto de 2017:
<http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/fundamental/CN1520170922-D004.pdf>
3. *Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo* (2018). Honorable Congreso del Estado de Quintana Roo. Epub 14 de junio de 2018:
<http://documentos.congresoqroo.gob.mx/decretos/EXV-2018-05-28-213.pdf>
4. *Normas de Información Financiera para establecer la estructura del Calendario del Presupuesto de Egresos del Municipio de Othón P. Blanco para el ejercicio fiscal 2020.* (2020). Portal de Transparencia del Ayuntamiento. Epub 15 de diciembre de 2019:
<http://www.opb.gob.mx/portal/wp-content/uploads/2020/Contabilidad/Transparencia-Armonizacion-Contable-2020/Transparencia-%20Contabilidad/5/Norma%20para%20establecer%20la%20estructura%20del%20Calendario%20del%20Presupuesto%20de%20Egresos.pdf>
5. *Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021 de Othón P. Blanco.* (2018). Portal de Transparencia del Ayuntamiento. Disponible en línea:
<http://www.opb.gob.mx/portal/wp-content/uploads/transparencia/i/2020/Plan-Municipal-de-Desarrollo-2018-2021.pdf>
6. *Programa Estatal de Acción Ante el Cambio Climático del Estado de Quintana Roo.* (2013). Instituto de Ecología y Cambio Climático. Epub agosto de 2013:
<https://cambioclimatico.gob.mx/wp-content/uploads/2018/11/Documento-4-Programa-Estatal-de-Accion-C3%B3n-Quintana-Roo-PEACCOROO-2013.pdf>
7. *Reglamento del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para el Municipio de Othón P. Blanco.* (2008). Portal de Transparencia del Ayuntamiento. Disponible en línea:
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/QUINTANA%20ROO/Municipios/Othon%20Blanco/13REG%20ECOLOGICO.pdf>
8. *Reglamento Interior de la Dirección General de Desarrollo Urbano, Medio Ambiente y Ecología del Municipio de Othón P. Blanco, Quintana Roo.* (2018). Periódico Oficial de Gobierno del Estado de Quintana Roo. Disponible en línea:
<http://www.opb.gob.mx/portal/wp-content/uploads/transparencia/i/reglamentos/REGLAMENTO%20INTERIOR%20DE%20LA%20DIRECCION%20GENERAL%20DE%20DESARROLLO%20URBANO%20Y%20MEDIO%20AMBIENTE.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